EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o varnosti na železnici

(Prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Nedavni razvoj politike EU na področju železnic

V svoji beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, sprejeti 28. marca 2011, je Komisija objavila svojo vizijo za vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja ter pojasnila, da ta cilj pomeni oblikovanje notranjega železniškega trga, znotraj katerega lahko evropski prevozniki v železniškem prometu opravljajo storitve brez nepotrebnih tehničnih in upravnih ovir.

Poleg tega je Evropski svet v svojih sklepih iz januarja 2012 poudaril pomen izkoriščanja potenciala za ustvarjanje rasti, ki ga prinaša v celoti povezan enotni trg, tudi na področju mrežnih gospodarskih panog[1]. Poleg tega Komisija v Sporočilu o ukrepih za stabilnost, rast in delovna mesta, sprejetem 30. maja 2012[2], poudarja pomen nadaljnjega zmanjšanja regulativnega bremena in ovir za vstop na trg železniškega prometa ter zato državam članicam podaja priporočila v zvezi s tem. Hkrati je Komisija 6. junija 2012 sprejela Sporočilo o boljšem upravljanju enotnega trga, v katerem prav tako poudarja pomen prometnega sektorja[3].

V zadnjem desetletju je na železniškem trgu EU prišlo do velikih sprememb, ki so se postopoma uvajale s tremi zakonodajnimi „železniškimi paketi“ (z nekaterimi spremnimi akti), namenjenimi odprtju nacionalnih trgov in zagotavljanju bolj konkurenčnih in interoperabilnih železnic na ravni EU ob hkratnem ohranjanju visoke ravni varnosti. Vendar kljub precejšnjemu napredku pravnega reda EU na področju vzpostavljanja notranjega trga prevoznih storitev v železniškem prometu delež železniškega prometa v prometu znotraj EU ostaja skromen. Zato Komisija načrtuje predstavitev četrtega železniškega paketa za izboljšanje kakovosti in učinkovitosti železniških storitev z odpravo preostalih ovir na trgu. Ta direktiva je sestavni del četrtega železniškega paketa, ki se osredotoča na odpravljanje preostalih upravnih in tehničnih ovir, zlasti z vzpostavitvijo skupnega pristopa k predpisom glede varnosti in interoperabilnosti za povečanje ekonomije obsega za prevoznike v železniškem prometu, ki so dejavni v EU, zmanjšanjem upravnih stroškov, pospešitvijo upravnih postopkov in izogibanjem prikriti diskriminaciji.

1.2. Pravni okvir za varnost na železnici

Za nadaljevanje prizadevanj za vzpostavitev enotnega trga za prevozne storitve v železniškem prometu je treba vzpostaviti skupni regulativni okvir za varnost na železnici. Države članice so doslej razvijale svoje varnostne predpise in standarde predvsem za nacionalne proge na podlagi nacionalnih tehničnih in operativnih konceptov. Hkrati so načelne in kulturne razlike ter različni pristopi oteževali odpravo tehničnih ovir in uveljavitev prevoznih storitev v mednarodnem prometu.

Z Direktivo 91/440/EGS, Direktivo Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu[4] in Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
[2] COM(2012) 299 final.
[3] COM(2012) 259 final.
[4] UL L 143, 27.6.1995, str. 70.

2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala[5] so bili z odpiranjem trga za mednarodni železniški prevoz blaga narejeni prvi koraki k ureditvi evropskega železniškega prometnega trga. Vendar so se določbe o varnosti izkazale za nezadostne in še vedno obstajajo razlike med varnostnimi zahtevami v posameznih državah članicah, kar vpliva na optimalno delovanje železniškega prometa v EU.

Z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala[6] je bil storjen velik korak naprej proti vzpostavitvi skupnega regulativnega okvira za varnost na železnici. Navedena direktiva je vzpostavila okvir za usklajevanje vsebine varnostnih predpisov, podeljevanja varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu, nalog in vlog varnostnih organov ter preiskovanja nesreč, da bi se države članice odvrnilo od tega, da bi za svoje nacionalne proge varnostne predpise in standarde še naprej razvijale na podlagi nacionalnih tehničnih in operativnih konceptov.

1.3. Razlogi za spremembo Direktive 2004/49/ES

Člen 10(7) Direktive 2004/49/ES določa, da „do 30. aprila 2009 Agencija oceni okoliščine v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala in Komisiji predloži poročilo skupaj s priporočili glede strategije približevanja enotnemu varnostnemu spričevalu Skupnosti," s čimer se nadomesti trenutni dvodelni sistem (Del A/B). Razvoj in izvajanje enotnega varnostnega spričevala EU je bil vselej dolgoročni cilj. Vprašanje nikoli ni bilo ali, temveč kdaj bo to spričevalo uvedeno.

Evropska železniška agencija (v nadaljnjem besedilu: Agencija) je v svojem vmesnem poročilu iz leta 2009 pojasnila, da je za podajanje priporočil še prezgodaj in da bi bilo za zagotovitev razprave na podlagi točnih informacij potrebnih več podatkov. Agencija je predložila poročilo julija 2012 ter hkrati priporočila strategijo za prehod[7].

Na podlagi priporočila Agencije Komisija ocenjuje, da je obstoječi regulativni okvir dovolj zrel za postopen prehod na „enotno varnostno spričevalo". Za dosego tega cilja je treba revidirati vlogo nacionalnih varnostnih organov in pristojnosti prerazporediti med njimi in Agencijo.

Revizija Direktive o varnostni na železnici je tudi priložnost, da se besedilo prilagodi tako, da bo upoštevalo razvoj železniškega trga, na katerem so se oblikovali novi poklicni aktivni udeleženci ali subjekti. Izkušnje, pridobljene ob resnejših železniških nesrečah, kažejo, da lahko ti aktivni udeleženci prevzamejo pomembne pristojnosti na področju varnosti. V preteklosti so lahko vertikalno integrirani prevozniki v železniškem prometu kakovost vseh postopkov, na primer vzdrževanja tirnih vozil ali nakladalnih dejavnosti, nadzorovali notranje. Obstoječa usmeritev v zunanje izvajanje dejavnosti ali storitev vodi v oblikovanje novih aktivnih udeležencev, ki se soočajo z vse večjimi ekonomskimi in finančnimi pritiski, medtem ko notranji nadzor slabi. To bi lahko negativno vplivalo na varnost, razen če se prek pogodbenih razmerij ali kako drugače ne vzpostavi nov način spremljanja in tako zagotovi, da vsi zadevni aktivni udeleženci ustrezno izvajajo ukrepe za obvladovanje tveganj.

---

5 UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

6 UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

7 Priporočilo za prehod na enotno varnostno spričevalo EU, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

Še en pomemben razlog za spremembo besedila zadeva nacionalne predpise na področju varnosti. V zvezi s tem je bila oblikovana projektna skupina, katere izsledki so upoštevani v tem predlogu.

Druge spremembe besedila so navezujejo na:

- Pojasnitve obstoječih določb in nove definicije: namen tega je izboljšati skladnost s podobnimi določbami iz Direktive XX o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (v nadaljnjem besedilu: Direktiva o interoperabilnosti).
- Posodobitve zaradi razvoja zakonodajnega okvira: določbe v zvezi z nacionalnimi predpisi ter sklicevanji na postopke v odboru in delegirane akte.
- Uredniške spremembe: konsolidacija prejšnjih sprememb besedila Direktive, preštevilčenje členov in prilog, črtanje zastarelih določb in sklicevanja na druge komponente četrtega železniškega paketa.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

GD MOVE je pripravil oceno učinka v podporo zakonodajnim predlogom za izboljšanje učinkovitosti in konkurenčnosti enotnega evropskega železniškega območja na področju interoperabilnosti in varnosti.

Junija 2011 je bila ustanovljena usmerjevalna skupina za oceno učinka (IASG). K sodelovanju so bili povabljeni vsi generalni direktorati, službe, ki jih to področje najbolj zadeva, pa so generalni direktorati ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER in ELARG.

Službe Komisije o razvoju enotnega evropskega železniškega območja redno razpravljajo s predstavniki sektorja. V letih 2010–2011 je bila pripravljena tudi naknadna ocena Uredbe 881/2004 o ustanovitvi Agencije.

Za pomoč Komisiji pri oceni učinka je bil zunanji svetovalec zadolžen za pripravo podporne študije k oceni učinka in za izvedbo ciljno usmerjenega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi.

Ciljno usmerjeno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi se je začelo 18. novembra 2011 z internetno raziskavo, ki je bila zaključena 30. decembra 2011. Sledili so ji pogovori z najpomembnejšimi zainteresiranimi stranmi ter delavnica za zainteresirane strani v februarju 2012.

Glede na tehnično naravo pobude javnega posvetovanja ni bilo. Vendar je Komisija poskrbela, da se je posvetovala z vsemi zainteresiranimi stranmi ob pravem času in da so razprave zajemale vse ključne elemente pobude.

Več informacij o oceni učinka in rezultatih posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je na voljo v poročilu o oceni učinka[8].

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

V tem oddelku so podane podrobne opombe in razlage znatnih sprememb besedila Direktive. Za uredniške spremembe in očitne spremembe pojasnila niso podana.

[8] Delovni dokument služb Komisije, priložen „Zakonodajnim predlogom za odpravo preostalih upravnih in tehničnih ovir na področju interoperabilnosti in varnosti v železniškem prometu v EU“.

POGLAVJE I

Člen 1: brez opomb.

Člen 2: prilagoditev področja uporabe, da se ga uskladi z „Direktivo o interoperabilnosti“.

Člen 3: nove definicije in nekaj sprememb za večjo skladnost s podobnimi definicijami iz Direktive o interoperabilnosti.

POGLAVJE II

Člen 4: pojasnila glede vlog in odgovornosti udeležencev v železniški verigi, da se upošteva razvoj trga in pravnega okvira.

Členi 5, 6 in 7: posodobitve zaradi razvoja pravnega okvira.

Člen 8: prilagoditev določb v zvezi z nacionalnimi predpisi, da se upošteva razvoj pravnega okvira (sprejetje TSI) in za uskladitev z Direktivo o interoperabilnosti.

Člen 9: brez opomb.

POGLAVJE III

Člen 10: uvedba sistema enotnega varnostnega spričevala za prevoznike v železniškem prometu, ki nadomešča prejšnji sistem varnostnega spričevala in njegovih dveh delov: „Dela A“ in „Dela B“.

Člen 11: prejšnji člen 11, prilagojen postopku prehoda na enotno varnostno spričevalo ob upoštevanju nove vloge Agencije.

Člen 12: prejšnji člen 11 brez večjih sprememb.

Člen 13: brez opomb.

Člena 14 in 15: posodobljeno preštevilčenje prejšnjega člena 14a.

Prejšnji člen 15: zastarel.

POGLAVJE IV

Členi 16 do 18: spremembe za upoštevanje nove vloge nacionalnih varnostnih organov v postopku prehoda na enotno varnostno spričevalo in prerazporeditev pristojnosti med njimi in Agencijo.

POGLAVJE V

Člen 19: brez opomb.

Člen 20: pojasnila, ki poudarjajo sodelovanje med nacionalnim preiskovalnim organom in sodnimi organi v primeru preiskave po nesreči.

Členi 21 do 25: brez opomb.

POGLAVJE VI

Člen 26: nova določba o delegiranih aktih zaradi upoštevanja začetka veljavnosti Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 27: sprememba postopka odbora zaradi upoštevanja začetka veljavnosti Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 28: posodobljen prejšnji člen 31.

Člen 29: prejšnji člen 32 brez opomb.

Prejšnji člen 26: zastarel.

Prejšnja člena 29 in 30 Direktive 2004/49/ES glede sprememb Direktiv 95/18/ES in 2001/14/ES. Ti bosta zastareli z začetkom veljavnosti prenovitve prvega železniškega paketa, ki razveljavlja ti dve direktivi.

Člen 30: prehodne določbe.

Člen 31: nov člen o vlogi mnenj in priporočil Agencije.

Člen 32: prejšnji člen 33 s pojasnili glede prenosa.

Člen 33: razveljavitev Direktive 2004/49/ES, prenovljena.

Člen 34: prilagojen prejšnji člen 34 o datumu začetka veljavnosti.

Člen 35: prilagojen prejšnji člen 35 o naslovnikih.

PRILOGA I: prejšnja PRILOGA I z nekaj prilagoditvami.

Prejšnja PRILOGA II: zastarela po prilagoditvi nacionalnih predpisov.

Prejšnja PRILOGA III: zastarela po sprejetju izvedbenega akta.

Prejšnja PRILOGA IV: zastarela po uvedbi sistema enotnega varnostnega spričevala EU.

Prejšnja PRILOGA V: zastarela po sprejetju izvedbenega akta.

Nova PRILOGA II: primerjalna tabela.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

2013/0016 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o varnosti na železnici

(Prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ~~o ustanovitvi Evropske skupnosti~~, zlasti člena ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ (1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije[1],

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora[2],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[3],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 1 (prilagojeno)

~~Da bi nadaljevali s prizadevanji za vzpostavitev enotnega trga za prometne storitve v železniškem prometu, ki so se začela z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti[4], je treba vzpostaviti regulativni okvir za varnost na železnici. Države članice so doslej razvile svoje varnostne predpise in standarde predvsem za nacionalne proge na podlagi nacionalnih tehničnih in izvedbenih zamisli. Hkrati so načelne in kulturne razlike ter različni pristopi oteževali odpravo tehničnih ovir za uveljavitev mednarodnih prevozniških storitev.~~

⇩ novo

(1) Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala[5] je bila bistveno spremenjena. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi jo bilo zaradi jasnosti treba prenoviti.

---

1 UL C , , str.

2 UL C , , str.

3 UL C , , str.

4 ~~UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 1).~~

5 UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

~~↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 2 (prilagojeno)~~

~~Z Direktivo 91/440/EGS, Direktivo Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu[6] in Direktivo 2001/14/ES Sveta in Evropskega parlamenta z dne 26. februarja 2004 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala[7] so z odpiranjem trga za mednarodni železniški prevoz blaga narejeni prvi koraki k ureditvi evropskega železniškega prometnega trga. Vendar so se določbe o varnosti izkazale za nezadostne in so še vedno razlike med varnostnimi zahtevami, kar vpliva na optimalno delovanje železniškega prometa v Skupnosti. Uskladitev vsebine varnostnih predpisov, podeljevanja varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu, nalog in vlog varnostnih organov ter preiskave nesreč je posebnega pomena.~~

⇩ novo

(2) Direktiva 2004/49/ES je določila skupen regulativni okvir za varnost na železnici z uskladitvijo vsebine varnostnih predpisov, podeljevanja varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu, nalog in vlog nacionalnih varnostnih organov ter preiskav nesreč. Kljub temu je za nadaljevanje prizadevanj za vzpostavitev enotnega trga za prometne storitve v železniškem prometu navedeno direktivo treba temeljito revidirati.

~~↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 3 (prilagojeno)~~

~~Za podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice veljajo v velikem številu držav članic lokalni ali regionalni varnostni predpisi, ki jih pogosto nadzorujejo lokalni ali regionalni organi in jih ne zajemajo pogoji za interoperabilnost ali licenciranje v Skupnosti. Poleg tega veljajo za tramvaje predpisi o varnosti na cestah in jih zato ni mogoče v celoti zajeti z varnostnimi predpisi na železnicah. Zaradi tega in v skladu z načeli subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe je treba državam članicam dovoliti, da izključijo te lokalne železniške sisteme iz področja veljavnosti te direktive.~~

⇩ novo

(3) Za podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme lahke železnice v številnih državah članicah veljajo lokalni ali regionalni varnostni predpisi, ki jih pogosto nadzorujejo lokalni ali regionalni organi in jih ne zajemajo zahteve za interoperabilnost ali licenciranje v Uniji. Poleg tega za tramvaje pogosto veljajo predpisi o varnosti na cestah in jih zato ni mogoče v celoti zajeti s predpisi o varnosti na železnicah. Zaradi tega bi morali biti ti lokalni železniški sistemi izključeni iz področja uporabe te

6 ~~UL L 143, 27.6.1995, str. 70. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 26).~~

7 ~~UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo Komisije 2002/844/ES (UL L 289, 26.10.2002, str. 30).~~

direktive. To državam članicam ne preprečuje, da uporabljajo določbe te direktive za lokalne železniške sisteme na prostovoljni osnovi, če se jim to zdi primerno.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 4 (prilagojeno)

~~Stopnje varnosti v železniškem sistemu Skupnosti so na splošno visoke, zlasti v primerjavi s cestnim prevozom. Pomembno je, da se vsaj ohrani stopnja varnosti med sedanjo fazo prestrukturiranja, v kateri se bodo ločile naloge prej integriranih železniških družb ter bo opravljen premik v smeri nadomestitve sedanjega samostojnega urejanja z javnim urejanjem železniškega sektorja. V skladu s tehničnim in znanstvenim napredkom je treba še naprej izboljševati varnost, kadar je to praktično izvedljivo, ob upoštevanju konkurenčnosti železniškega prevoza.~~

⇩ novo

(4) Stopnje varnosti v železniškem sistemu Unije so na splošno visoke, zlasti v primerjavi s cestnim prevozom. V skladu s tehničnim in znanstvenim napredkom bi bilo treba še naprej izboljševati varnost, kadar je to praktično izvedljivo, ob upoštevanju pričakovanega povečanja konkurenčnosti železniškega prevoza.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

(5) ~~Vsi tisti, ki upravljajo~~ Glavni aktivni udeleženci v železniške~~m~~i sistemu, upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu bi morali biti polno odgovorni za varnost sistema, vsakdo za svoje področje. Kadarkoli je to primerno, bi morali sodelovati pri izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganj. Države članice bi morale jasno razlikovati med to neposredno odgovornostjo za varnost in nalogo ⌦ nacionalnih ⌫ varnostnih organov v zvezi z določanjem nacionalnega regulativnega okvira in nadzorom delovanja vseh izvajalcev.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 6 (prilagojeno)

~~Odgovornost upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu za delovanje železniškega sistema ne preprečuje drugim soudeležencem, kakor so proizvajalci, vzdrževalci, upravitelji vagonov, izvajalci storitev in oskrbovalne službe, da prevzamejo odgovornost za svoje proizvode ali storitve v skladu z določbami iz Direktive 96/48/ES z dne 23 julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti[8] ter Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti[9] ali z drugo zadevno zakonodajo Skupnosti.~~

[8] ~~UL L 235, 17.9.1996, str. 6.~~
[9] ~~UL L 110, 20.4.2001, str. 1.~~

⇩ novo

(6) Odgovornost upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu za delovanje železniškega sistema ne preprečuje drugim soudeležencem, kot so proizvajalci, pošiljatelji, prevozniki, polnilci, nakladalci, subjekti, zadolženi za vzdrževanje, vzdrževalci, upravitelji vagonov, izvajalci storitev in oskrbovalne službe, da prevzamejo odgovornost za svoje proizvode ali storitve. Da bi se izognili tveganju za neustrezno prevzemanje odgovornosti, bi moral biti vsak zadevni udeleženec odgovoren za svoje specifične postopke. Vsak udeleženec v železniškem sistemu bi moral biti v odnosu do drugih udeležencev odgovoren za popolno in verodostojno sporočanje vseh zadevnih informacij, potrebnih za preverjanje, ali so vozila primerna za vožnjo. Zlasti to velja za informacije v zvezi s stanjem in zgodovino vozila, datoteko o vzdrževanju, sledljivostjo nakladalnih dejavnosti in tovornimi listi.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 7 (prilagojeno)

~~Zahteve glede varnosti podsistemov v vseevropskem železniškem omrežju so določene v Direktivi 96/48/ES in Direktivi 2001/16/ES. Vendar ti dve direktivi ne opredeljujeta skupnih zahtev na ravni sistema in ne obravnavata podrobno ureditve, upravljanja in nadzora varnosti. Če bodo minimalne ravni varnosti podsistemov opredeljene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI), bo vedno bolj pomembno postaviti varnostne cilje tudi na ravni sistema.~~

⇩ novo

(7) Vsi prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, bi morali zagotoviti, da njihovi podizvajalci in druge strani izvajajo ukrepe za obvladovanje tveganj. V ta namen bi morali uporabljati metode za spremljanje iz skupnih varnostnih metod (SVM). Njihovi pogodbeniki bi morali ta postopek uporabljati na podlagi pogodbenih razmerij. Ker so taka razmerja eden ključnih elementov sistema varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture, bi morali prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture razkriti svoja pogodbena razmerja na zahtevo Agencije Evropske unije za železnice (v nadaljnjem besedilu: Agencija) ali nacionalnega varnostnega organa v okviru nadzornih dejavnosti.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 8 (prilagojeno)

~~Skupni varnostni cilji (SVC) in skupne varnostne metode (SVM) je treba uvajati postopno zaradi zagotovitve, da se ohrani visoka raven varnosti in da se izboljša, kadar je to potrebno in izvedljivo. Zagotoviti bi morali sredstva za oceno stopnje varnosti in delovanja izvajalcev na ravni Skupnosti in v državah članicah.~~

⇩ novo

(8) Skupni varnostni cilji (SVC) in SVM so bili postopno uvedeni zaradi zagotovitve, da se varnost ohrani na visoki ravni in izboljša, kadar je to potrebno in izvedljivo. Zagotoviti bi morali sredstva za oceno varnosti in delovanja izvajalcev na ravni Unije in v državah članicah. Za oceno, ali so sistemi skladni s CST, in za lažje spremljanje zagotavljanja varnosti na železnici so bili uvedeni skupni varnostni kazalniki (SVK).

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 9 (prilagojeno)

~~Podatkov o varnosti železniškega sistema je malo in niso vedno dostopni javnosti. Zato je treba uvesti skupne varnostne kazalnike (SVK), da bi lahko ocenili, ali je sistem v skladu s SVC, in da bi olajšali spremljanje zagotavljanja varnosti na železnici. Vendar se lahko med prehodnim obdobjem uporabljajo nacionalne opredelitve v zvezi s SVK in je zato treba primerno upoštevati obseg priprave skupnih opredelitev SVK po izdelavi prvega osnutka SVC.~~

⇩ novo

(9) Nacionalni predpisi, ki pogosto temeljijo na nacionalnih tehničnih standardih, so bili postopno nadomeščeni s predpisi, ki temeljijo na skupnih standardih, določenih na podlagi SVC, SVM in tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI). Da bi se odpravile ovire za interoperabilnost, bi bilo treba zmanjšati število nacionalnih predpisov zaradi širitve področja uporabe TSI na celotni železniški sistem Unije in razrešitve odprtih vprašanj v TSI. V ta namen bi morale države članice nenehno posodabljati svoje sisteme nacionalnih predpisov, črtati zastarele predpise ter o tem obveščati Komisijo in Agencijo.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 10 (prilagojeno)

~~Nacionalne varnostne predpise, ki pogosto temeljijo na nacionalnih tehničnih standardih, je treba postopno nadomestiti s predpisi, ki temeljijo na skupnih standardih, določenih v TSI. Uvajanje novih posebnih nacionalnih predpisov, ki ne temeljijo na teh skupnih standardih, je treba ohraniti na najmanjši možni ravni. Novi nacionalni predpisi bi morali biti v skladu z zakonodajo Skupnosti in lajšati približevanje skupnemu pristopu k varnosti na železnici. Zato bi se morala država članica posvetovati z vsemi zainteresiranimi strankami pred sprejemom nacionalnega varnostnega predpisa, ki zahteva večjo stopnjo varnosti kakor SVC. V teh primerih bi osnutek novega predpisa morala pregledati Komisija, ki bi morala sprejeti sklep, če se izkaže, da osnutek predpisa ni v skladu z zakonodajo Skupnosti ali predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje prevozov med državami članicami po železnici.~~

⇩ novo

(10) Zaradi postopnega odpravljanja ovir za interoperabilnost železniškega sistema in časa, ki bo posledično potreben za sprejetje TSI, bi bilo treba sprejeti ukrepe za preprečitev situacije, ko bi države članice sprejemale nove nacionalne predpise ali projekte, ki bi povečevali raznolikost sedanjega sistema. Sistem varnega upravljanja je priznano sredstvo za preprečevanje nesreč, prevozniki v železniškem prometu pa so odgovorni za takojšnje sprejetje korektivnih ukrepov za preprečevanje, da bi do nesreč prihajalo znova. Države članice ne bi smele zmanjšati odgovornosti prevoznikov v železniškem prometu s sprejetjem novih nacionalnih predpisov neposredno po nesreči.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 11 (prilagojeno)

~~Sedanje razmere, v katerih imajo nacionalni varnostni predpisi še naprej svojo vlogo, je treba obravnavati kot prehodno fazo, ki vodi do končnega stanja, v katerem bodo veljali evropski predpisi.~~

⇩ novo

(11) Pri opravljanju svojih dolžnosti in izpolnjevanju svojih obveznosti bi morali upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu uresničevati sistem varnega upravljanja, ki izpolnjuje zahteve Unije in vsebuje skupne elemente. Podatki o varnosti in uresničevanju sistema varnega upravljanja bi se morali predložiti Agenciji in nacionalnemu varnostnemu organu v zadevni državi članici.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 12 (prilagojeno)

~~Razvoj SVC, SVM in SVK, kakor tudi potreba po olajšanem približevanju skupnemu pristopu k varnosti na železnici, zahteva tehnično podporo na ravni Skupnosti. Evropska agencija za železnice, ustanovljena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 881/2004[10], je vzpostavljena zaradi priprave priporočil v zvezi s SVC, SVM in SVK ter nadaljnjih usklajevalnih ukrepov in spremljanja razvoja varnosti na železnici v Skupnosti.~~

⇩ novo

(12) Da bi zagotovili visoko raven varnosti na železnici in enake pogoje za vse prevoznike v železniškem prometu, bi za slednje morali veljati enaki pogoji. Prevozniki v železniškem prometu bi morali imeti varnostno spričevalo, da bi lahko dobili dovoljenje za dostop do železniške infrastrukture. Varnostno spričevalo bi moralo biti dokaz, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da ima možnosti za uskladitev z zadevnimi varnostnimi standardi in

[10] ~~UL L 164, 30.4.2004, str. 44.~~

predpisi. Za opravljanje mednarodnih prevoznih storitev bi moralo biti dovolj, da se sistem varnega upravljanja na ravni Unije odobri samo enkrat.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 13 (prilagojeno)

~~Pri opravljanju svojih dolžnosti in izpolnjevanju svojih obveznosti bi morali upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu uresničevati sistem varnega upravljanja, ki izpolnjuje zahteve Skupnosti in vsebuje skupne elemente. Podatki o varnosti in uresničevanju sistema varnega upravljanja bi se morali predložiti varnostnemu organu v zadevni državi članici.~~

⇩ novo

(13) Na podlagi Direktive 2004/49/ES so bile pripravljene usklajene metode, ki se bodo uporabljale za prevoznike v železniškem prometu in nacionalne varnostne organe v zvezi s spremljanjem, ocenjevanjem skladnosti, nadzorom ter ovrednotenjem in oceno tveganja. Ta regulativni okvir je dovolj zrel za postopen prehod na „enotno varnostno spričevalo“, veljavno po vsej Uniji. S prehodom na enotno varnostno spričevalo bi moral železniški sistem postati bolj učinkovit in uspešen, saj bi se zmanjšala upravna bremena za prevoznike v železniškem prometu.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 14 (prilagojeno)

~~Sistem varnega upravljanja bi moral upoštevati dejstvo, da Direktiva Sveta 89/391/ES z dne 12. junija 1989 o uvedbi ukrepov za spodbujanje izboljšav na področju varnosti in zdravja delavcev na delovnem mestu[11] ter druge zadevne direktive Sveta v celoti veljajo v zvezi z zaščito zdravja in varnostjo delavcev, ki opravljajo železniški promet. Sistem varnega upravljanja bi moral upoštevati tudi Direktivo Sveta 96/49/ES z dne 23. julija 1996 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi s prevozom nevarnega blaga po železnici[12].~~

⇩ novo

(14) Enotno varnostno spričevalo bi se moralo izdajati na podlagi dokazov, da ima prevoznik v železniškem prometu vzpostavljen svoj sistem varnega upravljanja. Za zagotovitev teh dokazov bodo morda potrebni ne samo pregledi prevoznika v železniškem prometu na kraju samem, temveč tudi nadzor, katerega namen je oceniti, ali prevoznik v železniškem prometu po tem, ko mu je bilo podeljeno enotno varnostno spričevalo, še naprej ustrezno izvaja svoj sistem varnega upravljanja.

---

11 ~~UL L 183, 29.6.1989, str. 1.~~

12 ~~UL L 235, 17.9.1996, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2003/29/ES (UL L 90, 8.4.2003, str. 47).~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 15 (prilagojeno)

~~Da bi zagotovili visoko raven varnosti na železnici in enake pogoje za vse prevoznike v tem prometu, bi za vse morali veljati enaki pogoji. Varnostno spričevalo bi moralo biti dokaz, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da ima možnosti za uskladitev z zadevnimi varnostnimi standardi in predpisi. Za opravljanje mednarodnih prevoznih storitev bi moralo biti dovolj, če se sistem varnega upravljanja odobri v eni državi članici in ta odobritev velja v vsej Skupnosti. Spoštovanje nacionalnih predpisov zahteva tudi dodatno izdajanje spričeval v vsaki državi članici. Končni cilj bi moral biti skupno varnostno spričevalo, ki bi veljalo v vsej Skupnosti.~~

⇩ novo

(15) Upravljavec infrastrukture bi moral nositi ključno odgovornost za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje svojega železniškega omrežja. Upravljavec infrastrukture bi moral od nacionalnega varnostnega organa pridobiti varnostno pooblastilo, ki se nanaša na njegov sistem varnega upravljanja in druge določbe v zvezi z izpolnjevanjem varnostnih zahtev.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 16 (prilagojeno)

~~Poleg varnostnih zahtev iz varnostnega spričevala morajo prevozniki v železniškem prometu, ki so imetniki licence, spoštovati nacionalne zahteve, ki so v skladu z zakonodajo Skupnosti, se uporabljajo na nediskriminatoren način ter so povezane z zdravjem, varnostjo in socialnimi razmerami, vključno s pravnimi določbami o času vožnje, ter s pravicami delavcev in potrošnikov v skladu z določbami iz členov od 6 do 12 Direktive 95/18/ES.~~

⇩ novo

(16) Podeljevanje spričeval vlakovnemu osebju je za nove udeležence pogosto nepremostljiva ovira. Države članice bi morale zagotoviti, da so sredstva za usposabljanje in podeljevanje varnostnega spričevala vlakovnemu osebju, ki so potrebna za izpolnjevanje nacionalnih predpisov, dostopna prevoznikom v železniškem prometu, ki nameravajo opravljati svoje dejavnosti v zadevnem omrežju.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 17 (prilagojeno)

~~Vsak upravljavec železniške infrastrukture nosi bistveno odgovornost za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje svojega železniškega omrežja. Hkrati s podeljevanjem varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu bi upravljavec železniške infrastrukture moral od varnostnega organa pridobiti varnostno pooblastilo, ki se nanaša na sistem varnega upravljanja in druge predpise v zvezi z izpolnjevanjem varnostnih zahtev.~~

⇩ novo

(17) Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, bi moral imeti spričevalo za tovorne vagone. Kadar je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, upravljavec infrastrukture, bi moralo biti to spričevalo vključeno v postopek za izdajo varnostnega pooblastila. Spričevalo, izdano takšnemu subjektu, bi moralo zagotavljati, da ta izpolnjuje zahteve glede vzdrževanja iz te direktive, in sicer za vse tovorne vagone, za katere je navedeni subjekt zadolžen. To potrdilo bi moralo veljati po vsej Uniji, izdati pa bi ga moral organ, ki lahko pregleda sistem vzdrževanja, ki ga je vzpostavil zadevni subjekt. Ker se tovorni vagoni pogosto uporabljajo v mednarodnem prometu in ker bi subjekt, zadolžen za vzdrževanje, morda želel uporabljati delavnice, ustanovljene v več kot eni državi članici, bi moral biti organ za potrjevanje sposoben izvajati nadzor po vsej Uniji.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 18 (prilagojeno)

~~Države članice bi si morale prizadevati pomagati prosilcem, ki želijo priti na trg kot prevozniki v železniškem prometu. Zlasti bi morale zagotoviti informacije in nemudoma odgovoriti na zahteve za podelitev varnostnega spričevala. V zvezi s prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo mednarodne prevozne storitve, je pomembno, da so postopki podobni v različnih državah članicah. Čeprav bo v dogledni prihodnosti varnostno spričevalo vsebovalo nacionalne dele, bi kljub temu moralo biti možno uskladiti njegove skupne dele in olajšati oblikovanje skupnega obrazca.~~

⇩ novo

(18) Nacionalni varnostni organi bi morali biti organizacijsko, pravno in pri odločanju popolnoma neodvisni od vseh prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture in oskrbovalnih služb. Svoje naloge bi morali izvajati na odprt in nediskriminatoren način ter sodelovati z Agencijo pri vzpostavljanju enotnega železniškega območja in usklajevanju svojih meril v procesu odločanja. Za povečanje učinkovitosti se lahko dve ali več držav članic odloči združiti osebje in vire svojih nacionalnih varnostnih organov.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 19 (prilagojeno)

~~Podeljevanje spričevala vlakovnemu osebju in odobritev začetka obratovanja aktivnih voznih sredstev za različna nacionalna omrežja so pogosto nepremagljive ovire za nove tekmece. Države članice bi morale zagotoviti, da bi bila sredstva za usposabljanje in podeljevanje varnostnega spričevala vlakovnemu osebju, ki so potrebna za izpolnjevanje nacionalnih predpisov, dostopna prevoznikom v železniškem prometu, ki predlagajo vlogo za varnostno spričevalo. Predpisati bi bilo treba postopek za odobritev začetka obratovanja aktivnih voznih sredstev.~~

⇩ novo

(19) Kadar se od nacionalnega varnostnega organa zahteva nadzor nad prevoznikom v železniškem prometu, ki ima sedež v različnih državah članicah, bi morala Agencija o tem obvestiti preostale zadevne nacionalne varnostne organe ter zagotoviti potrebno usklajevanje nadzornih dejavnosti.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 20 (prilagojeno)

~~Časi vožnje in počitki za strojevodje in vlakovno osebje, ki izvaja varnostne naloge, znatno vplivajo na raven varnosti železniškega sistema. Ti vidiki sodijo v člen 137 Pogodbe in so že predmet pogajanj med socialnimi partnerji v okviru Odbora za sektorski dialog, ki je ustanovljen v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES[13].~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 21 (prilagojeno)

~~Za razvoj varnega železniškega sistema Skupnosti je potrebna določitev usklajenih pogojev za izdajo ustreznih dovoljenj za strojevodje in spremno osebje na vlaku, ki opravlja varnostne naloge, v zvezi s katerimi je Komisija napovedala, da bo v bližnji prihodnosti predlagala dodatno zakonodajo. Usposobljenost osebja, ki je zadolženo za kritične varnostne naloge, je že določeno v okviru uporabe direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES.~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 22 (prilagojeno)

~~V okviru novega skupnega regulativnega okvira za varnost na železnici bi bilo treba za urejanje in nadzor varnosti na železnici ustanoviti nacionalne organe v vseh državah članicah. Da bi olajšali sodelovanje med njimi na ravni Skupnosti, bi jim morale biti dodeljene enake naloge in obveznosti. Nacionalnim varnostnim organom bi morala biti zagotovljena visoka stopnja neodvisnosti. Svoje naloge bi morali opravljati odprto in nediskriminatorno, da bi pomagali pri ustvarjanju enotnega železniškega sistema Skupnosti in sodelovali pri koordinaciji svojih meril za proces odločanja, zlasti v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu, ki izvajajo mednarodne prevozne storitve.~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 23 (prilagojeno)

(~~23~~20) Resne železniške nesreče so redke. Vendar imajo lahko pogubne posledice in so razlog za zaskrbljenost javnosti glede varnosti v železniškem sistemu. Vse take nesreče je

[13] ~~Sklep Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).~~

zato treba preiskati iz varnostnega vidika, da bi preprečili ponovitev, in izide preiskav objaviti. Druge nesreče in incidenti ⌦ bi ravno tako morali biti predmet varnostnih preiskav, kadar ⌫ bi lahko bili znanilci resnih nesreč ~~in bi ravno tako morali biti predmet varnostnih preiskav, kadar je to potrebno~~.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 24 (prilagojeno)

(~~24~~21) Varnostno preiskavo ⌦ bi bilo ⌫ ~~je~~ treba ločevati od sodne preiskave iste nesreče in omogočiti dostop do dokazov in prič. Opraviti bi jo moral stalni organ, ki je neodvisen od aktivnih udeležencev v železniškem sektorju. Organ bi moral delovati na način, ki preprečuje navzkrižje interesov in vsakršno vpletenost pri vzrokih za dogodke, ki se preiskujejo; zlasti bi morala biti zavarovana njegova funkcionalna neodvisnost, če je tesno povezan z nacionalnim varnostnim organom ali regulatornim organom v zvezi z organizacijskimi in pravnimi nameni. Njegove preiskave bi morale biti, kolikor je mogoče, odprte. Za vsak dogodek bi preiskovalni organ moral ustanoviti ustrezno preiskovalno skupino s potrebnim strokovnim znanjem in izkušnjami za odkrivanje neposrednih in osnovnih vzrokov.

⇩ novo

(22) Za povečanje učinkovitosti dejavnosti preiskovalnega organa in za zagotavljanje pomoči pri izvajanju njegovih nalog bi moral biti preiskovalnemu organu zagotovljen pravočasen dostop do kraja nesreče, po potrebi v dobrem sodelovanju s sodnim organom. Poročila o preiskavah ter vse ugotovitve in priporočila zagotavljajo ključne informacije za nadaljnje izboljšanje varnosti na železnici in bi zato morala biti dostopna javnosti na ravni Unije. Naslovniki bi morali izvajati varnostna priporočila in o ukrepih poročati varnostnemu organu.

(23) Države članice bi morale predpisati kazni, ki bi se uporabljale pri kršitvah določb iz te direktive, in zagotoviti, da se izvajajo. Te kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

(24) Ker ciljev in ukrepov, predlaganih v tej direktivi, to je koordinacije dejavnosti v državah članicah za urejanje in nadzor varnosti, preiskav nesreč in določitve skupnih varnostnih ciljev, skupnih varnostnih metod, skupnih varnostnih kazalnikov ter skupnih zahtev za enotno varnostno spričevalo, države članice ne morejo zadovoljivo uresničiti in ker jih je mogoče lažje uresničiti na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za dosego teh ciljev.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 25 (prilagojeno)

~~Poročila o preiskavah ter vse ugotovitve in priporočila zagotavljajo najpomembnejše informacije za nadaljnje izboljšanje varnosti na železnici in bi zato morale biti dostopne javnosti na ravni Skupnosti. Naslovniki bi morali izvajati varnostna priporočila in o ukrepih poročati varnostnemu organu.~~

⇩ novo

(25) Z namenom dopolnitve ali spremembe nekaterih nebistvenih elementov te direktive bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s skupnimi varnostnimi metodami in njihovo revizijo ter revizijo skupnih varnostnih kazalnikov in skupnih varnostnih ciljev. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da se ustrezni dokumenti istočasno, pravočasno in na ustrezen način predložijo Evropskemu parlamentu in Svetu.

(26) Da bi se zagotovili enotni pogoji za izvajanje te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z zahtevami glede sistema varnega upravljanja in njegovih sestavnih delov, revizijo sistema podeljevanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, za tovorne vagone in druga tirna vozila ter bistveno vsebino poročila o preiskavi nesreč in incidentov. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije[14].

(27) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi s predhodno direktivo. Obveznost prenosa določb, ki so nespremenjene, izhaja iz predhodne direktive.

(28) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznost držav članic v zvezi z roki za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so navedeni v delu B Priloge IV –

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 26 (prilagojeno)

~~Ker ciljev in predlaganih ukrepov — predvsem za koordinacijo dejavnosti v državah članicah pri urejanju in nadzoru varnosti ter pri preiskavah nesreč in določitvi skupnih varnostnih ciljev na ravni Skupnosti, skupnih varnostnih metod, skupnih varnostnih kazalnikov ter pri skupnih zahtevah za varnostno spričevalo — države članice ne morejo zadovoljivo uresničiti in ker jih je zaradi obsega ukrepov lažje uresničiti na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračí okvirjev, potrebnih za doseganje teh ciljev.~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 27 (prilagojeno)

~~Ukrepe, potrebne za izvedbo te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999, ki določa postopke za izvedbo izvršnih pooblastil, prenesenih na Komisijo[15].~~

---

[14] UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

[15] ~~UL L 184, 17.7.1999, str. 23.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 28 (prilagojeno)

~~Cilj te direktive je reorganizacija in uskladitev zadevne zakonodaje Skupnosti glede varnosti na železnici. Zato je treba razveljaviti določbe o podeljevanju varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu iz Direktive 2001/14/ES skupaj z vsemi sklicevanji na podeljevanje varnostnega spričevala. Direktiva 95/18/ES je vsebovala zahteve za varnostno usposobljenost aktivnega osebja in za varnost voznih sredstev, ki jih zajemajo zahteve glede podeljevanja varnostnega spričevala iz te direktive ter zato ne bi smele biti več del zahtev v zvezi z izdajanjem dovoljenj. Prevozniki v železniškem prometu, ki so imetniki licence, bi morali imeti tudi varnostno spričevalo, da bi dobili dovoljenje za dostop do železniške infrastrukture.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16, uvodna izjava 29 (prilagojeno)

~~Države članice bi morale predpisati kazni, ki bi se uporabljale pri kršitvah določb iz te direktive in zagotoviti, da se izvajajo. Te kazni morajo bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet

~~Namen te direktive je~~ ⌦ Ta direktiva določa ukrepe za ⌫ zagotovitev~~i~~ razvoja in izboljšanja~~e~~ varnosti na železnicah ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫ ter olajšanj~~e~~t~~i~~ dostopa do trga storitev železniških prevozov z:

(a) uskladitvijo regulativnih struktur v državah članicah;

(b) določitvijo odgovornosti aktivnih udeležencev ⌦ železniškega sistema ⌫ ;

(c) razvojem skupnih varnostnih ciljev in skupnih varnostnih metod zaradi ~~večje usklajenost~~ ⇨ postopnega odpravljanja potrebe po ⇦ nacionalnih predpisih~~ov~~;

(d) zahtevo za ustanovitev ⌦ nacionalnega ⌫ varnostnega organa in organa za preiskavo nesreč in incidentov ~~v vsaki~~ ⇨ za vsako ⇦ državo~~i~~ članico~~i~~;

(e) določitvijo skupnih načel upravljanja, urejanja in nadzorovanja varnosti na železnici.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za železniške sisteme v državah članicah, ki se lahko razčlenijo v podsisteme za strukturna ~~in operativna~~ področja in področja ⇨ delovanja ⇦ . Obsega varnostne zahteve za sistem v celoti, vključno z varnim upravljanjem infrastrukture in vodenjem železniškega prometa ter z medsebojnim delovanjem ali vplivanjem med prevozniki v železniškem prometu ⇨ , ⇦ ~~in~~ upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture ⇨ in drugimi aktivnimi udeleženci železniškega sistema ⇦.

2. ⇨ Iz področja uporabe te direktive so izključeni naslednji sistemi: ⇦

~~Države članice lahko iz ukrepov, ki jih sprejmejo pri izvedbi te direktive, izvzamejo:~~

(a) podzemne železnice, tramvaji~~e~~ in ~~druge~~ sistemi~~e~~ lahke železnice;

(b) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, kakor tudi prevozniki~~e~~, ki izvajajo dejavnost samo na teh omrežjih;

⌦ 3. Države članice lahko iz področja uporabe ukrepov za izvajanje te direktive izvzamejo: ⌫

(a~~e~~) zasebno železniško infrastrukturo ⇨ in vozila, ki se uporabljajo izključno na takšni infrastrukturi, pri čemer ⇦ jo uporablja samo~~izključno~~ njen lastnik za lastne prevoze blaga;

⇨ (b) infrastrukturo in vozila, predvidena izključno za lokalno, zgodovinsko ali turistično uporabo. ⇦

🡻 2008/110/ES, čl. 1.1

~~(d) vozila, ki so del kulturne dediščine in obratujejo v nacionalnih omrežjih, v kolikor so skladna z nacionalnimi varnostnimi pravili in predpisi, z namenom varnega obratovanja teh vozil;~~

~~(e) železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice, ki obratujejo v lastnih omrežjih, vključno z delavnicami, vozili in osebjem.~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

Člen 3

Definicije

Za namene te direktive se uporabljajo naslednje definicije:

~~(a) „železniški sistem“ pomeni celoto podsistemov za strukturna in operativna področja iz Direktive 96/48/ES in 2001/16/ES ter upravljanje in vodenje sistema kot celote;~~

⇩ novo

(a) „železniški sistem“ pomeni železniški sistem Unije, kot je opredeljen v členu 2 Direktive [xx o interoperabilnosti železniškega sistema];

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~(b) „upravljavec železniške infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje železniške infrastrukture ali njenega dela iz člena 3 Direktive 91/440/EGS, kar lahko vključuje tudi vodenje nadzora nad infrastrukturo in varnostnimi sistemi. Naloge upravljavca železniške infrastrukture na omrežju ali na delu omrežja se lahko zaupajo različnim organom ali podjetjem;~~

⇩ novo

(b)„upravljavec infrastrukture“ pomeni upravljavca železniške infrastrukture, kakor je definiran v členu 2 Direktive 2001/14/ES[16];

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

(c) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni podjetje, kakor je definirano v ⇨ členu 2 ⇦ Direktive~~i~~ 2001/14/ES, in vsako drugo javno ali zasebno podjetje, katerega glavna dejavnost je izvajanje prevoznih storitev prevozov blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko ⌦ , ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko ⌫ ;

(d) „tehnična specifikacija za interoperabilnost (TSI)“ pomeni specifikacijo~~e~~, v kateri~~h~~ je zajet podsistem ali del podsistema zaradi izpolnjevanja bistvenih zahtev in zagotovitve interoperabilnosti ~~vseevropskega~~ železniškega sistema ~~za visoke in konvencionalne hitrosti~~, kakor jes~~e~~ definiran~~e~~ v ⇨ členu 2 Direktive xx ⇦ ~~direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES;~~ ⇨ o interoperabilnosti železniškega sistema; ⇦

(e) „skupni varnostni cilji (SVC)“ pomenijo najmanjše stopnje varnosti, izražene v merilih za sprejemljivost tveganja, ki jih morajo doseči različni deli železniškega sistema (kakor so železniški sistem za konvencionalne hitrosti, železniški sistem za visoke hitrosti, dolgi železniški predori ali proge, ki se uporabljajo samo za tovorni promet) in celotni sistem;

~~(f) „skupne varnostne metode (SVM)“ pomenijo metode, ki jih je treba izpopolniti za opis ocene o stopnji varnosti in doseganja varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami;~~

⌦ (f) „skupne varnostne metode (SVM)“ pomenijo metode, ki opisujejo ocenjevanje stopnje varnosti in doseganje varnostnih ciljev ter skladnosti z drugimi varnostnimi zahtevami; ⌫

---

[16] UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

(g) „ ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ“ pomeni nacionalni organ, ki je zadolžen za naloge v zvezi z varnostjo na železnici v skladu s to direktivo ali katerikoli ~~dvonacionalni~~ organ, ki ~~sta~~ mu ⌦ je več ⌫ državi članici zaupali te naloge, da bi zagotovil enotenni varnostni režim ~~za specializirano obmejno infrastrukturo~~;

(h) „nacionalni ~~varnostni~~ predpisi“ pomenijo ⇨ zavezujoče ⇦ predpise, vsebujoče varnostne ⇨ ali tehnične ⇦ zahteve za železnice, ki so naložene na ravni države članice in se uporabljajo za ~~več kakor enega prevoznika~~ ⇨ prevoznike ⇦ v železniškem prometu, ne glede na organ, ki jih je izdal;

(i) „sistem varnega upravljanja“ pomeni organizacijo in ureditev, ki ju je vzpostavil upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu, da bi zagotovil varno upravljanje svojih dejavnosti;

(j) „glavni preiskovalec“ pomeni osebo, ki je odgovorna za organizacijo, izvajanje in nadzor preiskave;

(k) „nesreča“ pomeni nehoteni ali nenamerni nepričakovani dogodek ali posebni niz takih dogodkov, ki imajo škodljive posledice; nesreče se razvrščajo v naslednje kategorije: trčenja, iztirjenja, nesreče na nivojskih prehodih, nesreče, ki jih povzročijo tirna vozila~~vozna sredstva~~ med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, požari in druge;

(l) „resna nesreča“ pomeni katero koli trčenje ali iztirjenje vlakov, katerega posledice so smrt vsaj ene osebe ali resne poškodbe petih ali več oseb ali velika škoda na tirnih vozilih~~voznih sredstvih~~, infrastrukturi ali v okolju, in vsaka druga podobna nesreča, ki ima očiteni vpliv na ureditev varnosti na železnici ali na upravljanje varnosti; ⌦ navedeni izraz ⌫ „velika škoda“ pomeni škodo, ki jo lahko preiskovalni organ oceni takoj in ki znaša vsaj 2 milijona evrov;

(m) „incident“ pomeni katerikoli dogodek, razen nesreče ali resne nesreče, ki je povezan z obratovanjem vlakov in vpliva na varnost obratovanja;

(n) „preiskava“ pomeni postopek, ki se izvaja zaradi preprečevanja nesreč in incidentov, kar vključuje zbiranje in analizo informacij, presojo, vključno z odkrivanjem vzrokov, ter, kadar je to primerno, pripravo varnostnih priporočil;

(o) „vzroki“ pomenijo dejanja, opustitve dejanj, dogodke ali razmere (ali kombinacijo le-teh), ki so vzrok za nesrečo ali incident;

~~(p) „Agencija“ pomeni Evropsko agencijo za železnice, ki je agencija Skupnosti za varnost in interoperabilnost na železnici;~~

⇩ novo

(p) „lahka železnica“ pomeni mestni in/ali primestni železniški transportni sistem, ki ima manjšo kapaciteto in nižjo hitrost kot sistemi navadnih ali podzemnih železnic, vendar večjo zmogljivost in višjo hitrost kot sistemi tramvajev. Sistemi lahke železnice lahko imajo ločeno progo ali si jo delijo s preostalimi vozili v prometu in običajno ne izmenjujejo vozil s potniškim prometom na dolge razdalje ali tovornim prometom;

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

(q) „priglašeni organi“ pomenijo organe, ki so pooblaščeni za ocenjevanje bodisi skladnosti komponent interoperabilnosti ali njihove primernosti za uporabo bodisi postopka ~~ES~~ EU za verifikacijo podsistemov ~~iz direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES~~;

(r) „komponente interoperabilnosti“ pomenijo vsako osnovno komponento, skupino komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v podsistem, od katerega je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost železniškega sistema ~~za visoke ali konvencionalne hitrosti~~ iz ⇨ člena 2 Direktive xx o interoperabilnosti železniškega sistema ⇦ ~~direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES; pojem „komponenta“ zajema opredmetena in neopredmetena sredstva, kakor je npr. programska oprema~~;

↓ 2008/110/ES, čl. 1.2 (prilagojeno)
⇨ novo

(s) „imetnik“ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak vpisan v nacionalnem registru vozil ~~(NRV) iz člena 33 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008~~ ⇨ iz ⇦ ⌦ člena 43 Direktive XX ⌫ o interoperabilnosti železniškega sistema ~~v Skupnosti (prenovitev)~~[17] ~~(v nadaljevanju „Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema“)~~;

(t) „subjekt, zadolžen za vzdrževanje“ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje vozila in je kot tak vpisan v ⌦ nacionalnem registru vozil ⌫ ~~NVR~~;

(u) „vozilo“ pomeni železniško vozilo z lastnim pogonom ali brez njega, ki se na lastnih kolesih premika po železniških tirih ⇨ v nespremenljivi ali spremenljivi sestavi ⇦ . Vozilo je sestavljeno iz enega ali več strukturnih in funkcionalnih podsistemov ~~oziroma delov takšnih podsistemov~~;

⇩ novo

(v) „proizvajalec“ pomeni katero koli fizično ali pravno osebo, ki proizvaja komponento ali podsistem interoperabilnosti oziroma je zanjo takšne komponente zasnoval ali izdelal nekdo drug, sama pa jih trži pod svojim imenom ali blagovno znamko;

(w) „pošiljatelj“ pomeni podjetje, ki pošilja blago v svojem imenu ali v imenu tretje osebe;

(x) „nakladalec“ pomeni katero koli podjetje, ki naklada embalirano blago, vključno z nevarnim blagom, majhnimi vsebniki ali prenosnimi rezervoarji, na vagon ali v vsebnik ali ki naklada vsebnike, zabojnike za razsuti tovor, večprekatne posode za plin, cisterne-vsebnike ali prenosne rezervoarje na vagon;

[17] ~~UL L 191, 18.7.2008, str. 1.~~

(y) „polnilec“ pomeni katero koli podjetje, ki naklada blago, vključno z nevarnim blagom, v cisterno (vagon s cisterno, vagon z odstranljivo cisterno, premični rezervoar ali cisterno-vsebnik) na vagon, v večji vsebnik ali manjši vsebnik za prevoz razsutega blaga, ali na oklepni vagon ali v večprekatno posodo za plin.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

POGLAVJE II

RAZVOJ IN UPRAVLJANJE VARNOSTI

Člen 4

⇨ Vloga aktivnih udeležencev v železniškem sistemu pri razvijanju in izboljševanju ⇦
~~**Razvoj in upravljanje**~~
varnosti na železnici

1. Države članice ⇨ in Agencija ⇦ zagotovijo, da se varnost na železnici ohranja ter, kadar je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje, upoštevajoč razvoj zakonodaje ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫ ter tehnični in znanstveni napredek, pri čemer ima prednost preprečevanje resnih nesreč.

~~Države članice zagotovijo, da se veljavni varnostni predpisi uporabljajo in izvajajo odprto in nediskriminatorno ob pospeševanju enotnega evropskega železniškega prometnega sistema.~~

~~2. Države članice zagotovijo, da ukrepi za razvoj in izboljšanje varnosti na železnici upoštevajo potrebo po pristopu, utemeljenem v sistemu.~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
➔1 2008/110/ES, čl. 1.3
⇨ novo

2. Države članice zagotovijo, da se odgovornost za varno delovanje železniškega sistema in nadzorovanje tveganja, povezanega s tem, zaupa upravljavcem ~~železniške~~ infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu, ki se zavežejo, da bodo:

a) izvajali potrebne ukrepe za nadzorovanje tveganja ob medsebojnem sodelovanju, kadar je to primerno;

b) ~~zaradi~~ uveljavljali~~tve~~ ⌦ predpise Unije in ⌫ nacionalne~~ih~~ predpis~~ov~~ ~~in standardov~~;

c) uveljavljali~~li~~ sisteme varnega upravljanja v skladu s to direktivo.

Brez poseganja v civilnopravno odgovornost v skladu s pravnimi zahtevami držav članic je vsak upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu odgovoren uporabnikom, strankam, zadevnim delavcem ter tretjim osebam za svoj del sistema in njegovo varno delovanje, vključujoč oskrbo z materialom in sklepanje storitvenih pogodb. ⇨ V sistemih varnega upravljanja upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu je treba upoštevati tudi tveganja, povezana z dejavnostmi tretjih oseb. ⇦

34. ~~Slednje ne posega v odgovornost vsakega~~ ⌦ Vsi ⌫ proizvajalcia~~a~~, vzdrževalcia~~a~~, ~~upravitelja vagonov,~~ ➔[1] imetniki ← , izvajalcia~~a~~ storitev in oskrbovalne službe~~, da~~ zagotovijo, da so njihova tirna vozila~~vozna sredstva~~, objekti in naprave, dodatki in oprema ter storitve v skladu z opredeljenimi zahtevami in pogoji za ~~predvideno~~ uporabo, tako da jih lahko prevoznik v železniškem prometu in/ali upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture varno uporablja.

⇩ novo

4. Vsi aktivni udeleženci, ki igrajo pomembno vlogo pri zagotavljanju varnosti, izvajajo potrebne ukrepe za obvladovanje tveganja, kadar je to primerno in v sodelovanju z drugimi. Poleg prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture med te aktivne udeležence spadajo še:

(a) subjekti, zadolženi za vzdrževanje vozil;

(b) pošiljatelji, nakladalci in polnilci, ki igrajo vlogo pri zagotavljanju varnosti pri natovarjanju;

(c) proizvajalci, ki so odgovorni za načrtovanje in proizvodnjo varnih železniških vozil, delov, komponent ali podsklopov vozila, železniške infrastrukture, dobavljanje energije in vodenje-upravljanje ob progi ter izdajo predhodne dokumentacije o vzdrževanju za zadevno vozilo.

5. Vsi prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, zagotovijo, da njihovi podizvajalci izvajajo ukrepe za obvladovanje tveganja. V ta namen vsi prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, uporabljajo postopke iz skupnih metod spremljanja, opredeljene v Uredbi (EU) 1078/2012[18]. Njihovi podizvajalci ta postopek uporabljajo na podlagi pogodbenih razmerij. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje, svoja pogodbena razmerja razkrijejo na zahtevo Agencije ali nacionalnega varnostnega organa.

6. Kateri koli aktivni udeleženec železniškega sistema, ki odkrije varnostno tveganje, povezano z okvarami ali napakami pri delovanju tehnične opreme, vključno z opremo na strukturnih podsistemih, o takšnih tveganjih obvestijo preostale udeležene osebe in jim tako omogočijo, da sprejmejo vse potrebne korektivne ukrepe za zagotovitev neprekinjenega varnega delovanja železniškega sistema.

7. V primeru izmenjave vozil med prevozniki v železniškem prometu si vsi aktivni udeleženci izmenjajo vse informacije, potrebne za zagotovitev varnega obratovanja. Zlasti to velja za informacije v zvezi s stanjem in zgodovino vozila, sestavnimi deli datoteke o vzdrževanju, sledljivostjo nakladalnih storitev in tovornimi listi. Te morajo biti dovolj podrobne, da prevozniku v železniškem prometu omogočijo oceno tveganj, povezanih z obratovanjem zadevnega vozila.

---

[18] UL L 320, 17.11.2012, str. 8.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Člen 5

Skupni varnostni kazalniki

1. Da bi olajšale oceno o doseganju SVC in zagotovile spremljanje splošnega razvoja varnosti na železnici, države članice zbirajo informacije o skupnih varnostnih kazalnikeih (SVK) iz letnih poročil nacionalnih varnostnih organov iz člena 18.

~~Prvo referenčno leto za SVK je 2006; o njih je treba poročati v letnem poročilu za naslednje leto.~~

SVK se~~je treba~~ določijo~~ti~~ v skladu s Prilogo I.

⇩ novo

2. Komisija je v skladu s členom 26 pooblaščena za sprejetje delegiranih aktov za revizijo Priloge I, zlasti za posodobitev SVK ob upoštevanju tehničnega napredka in prilagoditev skupne metode za izračun stroškov nesreč.

↓ 2008/110/ES, čl. 1.4 (prilagojeno)

~~2. Do 30. aprila 2009 se pregleda Priloga I, zlasti zato, da bi se vključile skupne opredelitve SVK in skupne metode za izračun stroškov nesreč. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

Člen 6

Skupne varnostne metode

↓ 2008/110/ES, čl. 1.5(a) (prilagojeno)

~~1. Prvo skupino SVM, ki obsega vsaj metode iz odstavka 3(a), sprejme Komisija do 30. aprila 2008. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.~~

~~Drugo skupino SVM, ki obsega ostale metode iz odstavka 3, sprejme Komisija do 30. aprila 2010. Objavijo se v Uradnem listu Evropske unije.~~

~~Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

~~2. Osnutek SVM in osnutek revidiranih SVM pripravi Agencija v okviru pooblastil, ki se podelijo v skladu s postopkom iz člena 27(2).~~

~~Osnutek SVM temelji na preučitvi sedanjih metod v državah članicah.~~

~~3~~1. SVM opisujejo, kako se ocenjujejo ~~stopnja~~ ⌦ stopnje ⌫ varnosti, ~~kakor tudi~~ doseganje varnostnih ciljev in skladnost z drugimi varnostnimi zahtevami,~~:~~ za ta namen pa se pripravijo in definirajo:

(a) metode za ovrednotenje in oceno tveganja;

(b) metode za ocenjevanje skladnosti z zahtevami iz varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil, izdanih v skladu s členoma 10 in 11;

~~ter~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.5(b)

~~(c) če še niso zajete v TSI, metode za preverjanje ali se strukturni podsistemi vseevropskih železniških sistemov upravljajo in vzdržujejo v skladu z zadevnimi bistvenimi zahtevami.; .~~

⇩ novo

(c) metode nadzora, ki jih uporabljajo nacionalni varnostni organi, in metode nadzora, ki jih uporabljajo prevozniki v železniškem prometu, upravljavci infrastrukture in subjekti, zadolženi za vzdrževanje;

(d) vse druge metode, povezane s sistemom varnega upravljanja, ki morajo biti usklajene na ravni Unije.

↓ 2008/110/ES, čl. 1.5(c)

~~4. SVM se pregledujejo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter obveznosti držav članic iz člena 4(1). Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

⇩ novo

2. Komisija podeli mandate Agenciji za pripravo osnutkov novih SVM iz točke 1(d), za revizijo in posodobitev vseh SVM, da se upošteva tehnološki razvoj in družbene zahteve, ter za podajanje zadevnih priporočil Komisiji.

Pri pripravljanju osnutkov priporočil Agencija upošteva mnenja uporabnikov in zainteresiranih strani. Priporočilom se priložijo poročila o izsledkih takšnih posvetovanj in poročilo z oceno učinka novih SVM, ki se sprejemajo.

3. SVM se pregledujejo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter z namenom ohranjanja in, kadar je to upravičeno in izvedljivo, nenehnega izboljševanja varnosti.

4. Komisija je pooblaščena za sprejetje delegiranih aktov za določitev SVM in revidiranih SVM v skladu s členom 26.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

5. Države članice sprejmejo vse potrebne spremembe svojih nacionalnih ~~varnostnih~~ predpisov ob upoštevanju sprejetja in revizij SVM.

Člen 7

Skupni varnostni cilji

~~1. SVC se razvijajo, sprejmejo in revidirajo po postopku iz tega člena.~~

~~2. Osnutek SVC in osnutek revidiranih SVC pripravi Agencija v okviru pooblastil, ki se podelijo v skladu s postopkom iz člena 27(2).~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.6(a) (prilagojeno)

~~3. Prva skupina osnutkov SVC temelji na preučitvi sedanjih ciljev in varnostne učinkovitosti v državah članicah ter zagotovi, da se varnostna učinkovitost železniškega sistema ne zmanjša v nobeni državi članici. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2009 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

~~Druga skupina osnutkov SVC temelji na izkušnjah, pridobljenih pri prvi skupini SVC, in njihovem izvajanju. Odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2011 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

1.~~4.~~ SVC vsebujejo definicije ⌦ najmanjše ⌫ varnostne ravni, ki jih morajo doseči različni deli železniškega sistema ter celotni sistem v vsaki državi članici, izražene v sprejemljivosti tveganja v zvezi s~~z~~:

(a) posameznimi tveganji, povezanimi s potniki, osebjem, vključno z osebjem pogodbenikov, uporabniki nivojskih križanj ter, brez poseganja v obstoječa nacionalna in mednarodna pravila o odgovornosti, osebami, ki se nepooblaščeno nahajajo na zemljišču železnice;

(b) socialnimi tveganji.

⇩ novo

2. Komisija podeli mandate Agenciji za pripravo osnutkov revidiranih SVC in za podajanje zadevnih priporočil Komisiji.

3. SVC se pregledujejo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Revidirani SVC odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati.

4. Komisija je pooblaščena za sprejetje delegiranih aktov za določitev revidiranih SVC v skladu s členom 26.

🡻 2008/110/ES, čl. 1.6(b) (prilagojeno)

~~5. SVC se pregledujejo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določbe te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

5~~6~~. Države članice sprejmejo vse potrebne spremembe svojih nacionalnih ~~varnostnih~~ predpisov, da bi dosegle vsaj SVC in vse revidirane SVC v skladu s časovno razporeditvijo uresničevanja, ki jim je priložena. Komisijo o teh predpisih obvestijo v skladu s členom 8~~(3)~~.

Člen 8

Nacionalni ~~varnostni~~ predpisi

~~Države članice pri izvajanju te direktive določijo obvezujoče nacionalne varnostne predpise in zagotovijo, da se v jasnem jeziku, ki je razumljiv vpletenim stranem, objavijo in dajo na voljo vsem upravljavcem železniške infrastrukture, prevoznikom v železniškem prometu ter prosilcem za varnostno spričevalo in varnostno pooblastilo.~~

⇩ novo

1. Države članice lahko določijo nove nacionalne predpise samo v naslednjih primerih:

(a) če predpisi v zvezi z obstoječimi varnostnimi metodami niso zajeti v SVM;

(b) kot nujen preventivni ukrep, zlasti po nesreči.

Države članice zagotovijo, da je v nacionalnih predpisih upoštevana potreba po sistemskem pristopu.

2. Če namerava država članica izdati nov nacionalni predpis, mora osnutek tega predpisa priglasiti Agenciji in Komisiji prek ustreznega sistema IT v skladu s členom 23 Uredbe (EU) št. .../... [Uredba o Agenciji].

3. Če Agencija ugotovi, da kateri koli nacionalni predpis, ne glede na to, ali je bil priglašen ali ne, ni več potreben ali da je v nasprotju s SVM ali katerim koli drugim zakonom Unije,

sprejetim po začetku uporabe zadevnega nacionalnega predpisa, se uporabi postopek iz člena 22 Uredbe (EU) št. …/… [Uredba o Agenciji].

4. Države članice zagotovijo, da so nacionalni predpisi na voljo brezplačno in v jeziku, ki ga razumejo vse zadevne strani.

5. Za nacionalne predpise, priglašene v skladu s tem členom, postopek uradnega obveščanja iz Direktive 98/34/ES ne velja.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

~~2. Do 30. aprila 2005 države članice obvestijo Komisijo o vseh zadevnih nacionalnih varnostnih predpisih iz Priloge II, ki so v veljavi, in navedejo njihovo področje uporabe.~~

~~Z obvestilom se predložijo dodatne informacije o osnovni vsebini predpisov s sklicevanji na pravna besedila, o obliki zakonodaje in tem, kateri organ ali organizacija je odgovorna za njihovo objavo.~~

~~3. Najkasneje štiri leta po začetku veljavnosti te direktive Agencija poda oceno o tem, kako se objavijo nacionalni varnostni predpisi in dajo na voljo v skladu z odstavkom 1. Poleg tega pripravi ustrezna priporočila Komisiji v zvezi z objavo teh predpisov, da bi zadevne informacije postale bolj dostopne.~~

~~4. Države članice nemudoma obvestijo Komisijo o vsaki spremembi priglašenih nacionalnih varnostnih predpisov in vsakem takem novem predpisu, ki ga morebiti sprejmejo, razen če se predpis v celoti nanaša na izvajanje TSI.~~

~~5. Komisija spremlja uvedbo novih nacionalnih predpisov držav članic zaradi preprečitve kopičenja novih posebnih nacionalnih predpisov in s tem ustvarjanja dodatnih ovir ter zaradi postopne uskladitve varnostnih predpisov.~~

~~6. Če namerava država članica po sprejetju SVC izdati novi nacionalni varnostni predpis, ki zahteva višjo raven varnosti kakor SVC, ali če namerava izdati novi nacionalni predpis, ki lahko vpliva na delovanje prevoznikov v železniškem prometu iz drugih držav članic na ozemlju zadevne države članice, se država članica pravočasno posvetuje z vsemi zainteresiranimi strankami, pri čemer uporablja postopek iz odstavka 7.~~

~~7. Država članica predloži Komisiji v pregled osnutek varnostnega predpisa skupaj z razlogi za njegovo izdajo.~~

~~Če Komisija ugotovi, da osnutek varnostnega predpisa ni v skladu s SVM ali vsaj z uresničevanjem SVC ali da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje prevozov med državami članicami po železnici, je treba sprejeti odločbo, naslovljeno na zadevno državo članico, v skladu s postopkom iz člena 27(2).~~

~~Če Komisija resno podvomi, da osnutek varnostnega predpisa ni v skladu s SVM ali vsaj z uresničevanjem SVC, ali meni, da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ali prikrito omejevanje prevozov med državami članicami po železnici, nemudoma o tem obvesti zadevno državo članico, ki začasno ustavi sprejemanje, začetek veljavnosti ali izvajanje predpisa, dokler se v šestih mesecih sprejme odločba v skladu s postopkom iz člena 27(2).~~

Člen 9

Sistemi varnega upravljanja

1. Upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu vzpostavijo sisteme varnega upravljanja zaradi zagotovitve, da železniški sistem doseže vsaj SVC, da je v skladu z ~~nacionalnimi varnostnimi predpisi iz člena 8 in Priloge II ter z~~ varnostnimi zahtevami iz TSI ter~~in~~ da se uporabljajo zadevni deli SVM ⌦ in predpisi, priglašeni na podlagi člena 8 ⌫ .

2. Sistem varnega upravljanja izpolnjuje zahteve ~~in vsebuje elemente iz Priloge II~~, ki so prilagojen~~ei~~ značilnostim, obsegu in drugim pogojem za zadevno dejavnost. Ta sistem zagotovi kontrolo vseh tveganj, povezanih z dejavnostjo upravljavca ~~železniške~~ infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu, vključno z vzdrževanjem in oskrbo z materialom ter zaposlovanjem pogodbenikov. Brez poseganja v obstoječa nacionalna in mednarodna pravila o odgovornosti sistem varnega upravljanja~~e~~ upošteva, kadar je to primerno in upravičeno, tudi tveganja, ki izhajajo iz dejavnosti drugih strani.

⇩ novo

Komisija z izvedbenimi akti določi elemente sistema varnega upravljanja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(2).

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

3. Sistem varnega upravljanja vsakega upravljavca ~~železniške~~ infrastrukture upošteva učinke dejavnosti različnih prevoznikov na omrežju in je zato treba sprejeti določbe, ki omogočijo vsem prevoznikom v železniškem prometu, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi ~~varnostnimi~~ predpisi ter s pogoji iz njihovega varnostnega spričevala. ~~Poleg tega ga je treba~~ ⌦ Sistem varnega upravljanja se ⌫ razvija~~ti~~ tudi z namenom~~zaradi~~ koordinacije hitrih postopkov upravljavca ~~železniške~~ infrastrukture z vsemi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnosti na njegovi infrastrukturi.

4. Vsako leto do 30. junija vsi upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ~~predložije~~ ⌦ nacionalnemu ⌫ varnostnemu organu predložijo letno varnostno poročilo v zvezi s prejšnjim koledarskim letom. To varnostno poročilo vsebuje:

(a) podatke~~i~~ o tem, kako se izpolnjujejo skupni varnostni cilji organizacije, in ~~o~~ rezultate~~ih~~ varnostnih načrtov;

(b) opis razvoja nacionalnih varnostnih kazalnikov in SVK~~SKV~~ iz Priloge I, če je to pomembno za organizacijo, ki pripravlja poročilo;

(c) rezultate notranje varnostne revizije;

(d) ugotovitve o pomanjkljivostih in napakah pri delovanju železniškega prometa in upravljavca ~~železniške~~ infrastrukture, ki bi lahko bile pomembne za ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16
⇨ novo

POGLAVJE III

PODELJEVANJE VARNOSTNIH SPRIČEVAL IN POOBLASTIL

Člen 10

~~Varnostna spričevala~~ ⇨ Enotno varnostno spričevalo ⇦

⇩ novo

1. Dostop do železniške infrastrukture se odobri samo prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo enotno varnostno spričevalo.

2. Enotno varnostno spričevalo podeli Agencija na podlagi dokazil, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja v skladu s členom 9 ter da izpolnjuje zahteve iz TSI in iz druge zadevne zakonodaje za zagotovitev nadzora nad tveganji in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju.

3. V enotnem varnostnem spričevalu morata biti navedena vrsta in obseg zajetih dejavnosti v železniškem prometu. Velja po vsej Uniji za enake dejavnosti.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~1. Prevoznik v železniškem prometu mora imeti varnostno spričevalo iz tega poglavja, da bi dobil dovoljenje za dostop do železniške infrastrukture. Varnostno spričevalo lahko obsega celotno železniško omrežje države članice ali samo določeni del tega omrežja.~~

🡻 2008/110/ES, čl. 1.7(a)

~~Namen varnostnega spričevala je zagotovitev dokaza, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolni zahteve iz TSI ter iz druge zadevne zakonodaje Skupnosti in nacionalnih varnostnih prepisov za zagotovitev nadzora nad tveganjem in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju.~~

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~2. Varnostno spričevalo vsebuje:~~

~~(a) spričevalo, ki potrjuje odobritev sistema varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu iz člena 9 in Priloge III;~~

~~ter~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.7(b)

~~(b) spričevalo, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme prevoznik v železniškem prometu zaradi izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za varno opravljanje svojih storitev v zadevnem omrežju. Zahteve lahko vključujejo uporabo TSI in nacionalnih varnostnih predpisov, vključno z operativnimi predpisi omrežja, odobritvijo potrdil za osebje in izdajo dovoljenja za začetek obratovanja voznih sredstev, ki jih uporablja prevoznik v železniškem prometu. Podeljevanje spričevala temelji na dokumentaciji, ki jo predloži prevoznik v železniškem prometu in je opisana v Prilogi IV.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~3. Varnostni organ v državi članici, v kateri je prevoznik v železniškem prometu prvič registriral svojo dejavnost, izda spričevalo v skladu z odstavkom 2.~~

~~V spričevalu, izdanem v skladu z odstavkom 2, mora biti navedena vrsta in obseg zajetih dejavnosti v železniškem prometu. Spričevalo, izdano v skladu z odstavkom 2(a), je veljavno v vsej Skupnosti za enake dejavnosti v železniškem prometu.~~

~~4. Varnostni organ v državi članici, v kateri prevoznik v železniškem prometu namerava opravljati dodatne storitve v železniškem prometu, izda dodatno nacionalno spričevalo, ki je potrebno v skladu z odstavkom 2(b).~~

⇩ novo

4. Prevoznik v železniškem prometu tri mesece pred začetkom izvajanja katere koli nove storitve nacionalnemu varnostnemu organu priglasi dokumentacijo, s katero potrjuje, da:

(a) bo prevoznik v železniškem prometu spoštoval operativne predpise, vključno z nacionalnimi predpisi, ki so mu bili dani na voljo v skladu s členom 8(4), in ocenjeval varnost svojih dejavnosti, pri čemer bo upošteval zahteve iz Uredbe Komisije (ES) št. 352/2009[19] in obvladoval vsa tveganja s pomočjo svojega sistema varnega upravljanja ter sprejel vse ukrepe za zagotavljanje varnega delovanja;

(b) je prevoznik v železniškem prometu sprejel vse ukrepe za zagotovitev sodelovanja in usklajevanja z upravljavci infrastrukture v omrežjih, na katerih namerava delovati;

(c) je prevoznik v železniškem prometu sprejel vse potrebne ukrepe za zagotovitev varnega izvajanja zadevne storitve;

(d) ima prevoznik v železniškem prometu licenco, izdano v skladu z Direktivo Sveta 95/18/ES[20];

(e) vrsta in obseg dejavnosti, ki jih namerava izvajati, ustrezata tistima, ki sta navedena v njegovem enotnem varnostnem spričevalu.

[19] UL L 108, 29.4.2009, str. 4.
[20] UL L 143, 27.6.1995, str. 70.

Če ima nacionalni varnostni organ dvome glede izpolnjevanja enega ali več pogojev, od prevoznika v železniškem prometu zahteva dodatne informacije. Ta izmenjava pa ne sme povzročiti začasnega preklica ali odložitve začetka izvajanja dejavnosti. Če nacionalni varnostni organ najde dokaze o neizpolnjevanju enega ali več pogojev, zadevo predloži Agenciji, ki sprejme ustrezne ukrepe, vključno z razveljavitvijo spričevala.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

5. Enotno v~~V~~arnostno spričevalo se podaljša, ko prevoznik v železniškem prometu predloži vlogo, v časovnih presledkih, ki niso daljši kakor pet let. Delno ali v celoti se dopolni, kadarkoli se bistveno spremeni vrsta ali obseg dejavnosti.

Imetnik enotnega varnostnega spričevala ⇨ Agencijo ⇦ brez odlašanja obvesti ~~pristojni varnostni organ~~ o ~~vseh~~ kakršnih koli pomembnih spremembah pogojev za ~~zadevni del~~ to~~tega~~ enotno varnostno spričeval~~oa~~. Poleg tega ⇨ Agencijo ⇦ obvesti ~~pristojni varnostni organ~~, kadar koli zaposli novo kategorijo osebja ali začne uporabljati nove vrste tirnih vozil~~voznih sredstev~~.

~~Varnostni organ~~ ⇨ Agencija ⇦ lahko zahteva, da se ~~zadevni del~~ enotno varnostn~~oega~~ spričeval~~oa~~ revidira, ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir.

~~6. Če varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega spričevala ne izpolnjuje več pogojev za spričevalo, ki ga je izdal, razveljavi del (a) in/ali (b) spričevala, pri čemer obrazloži razloge za svojo odločitev. Varnostni organ, ki razveljavi dodatno nacionalno spričevalo, izdano v skladu z odstavkom 4, o svoji odločitvi nemudoma obvesti varnostni organ, ki je izdal spričevalo v skladu s členom 2(a).~~

~~Ravno tako mora varnostni organ razveljaviti varnostno spričevalo, če je očitno, da ga imetnik v letu po njegovi izdaji ni uporabljal v skladu z namenom, zaradi katerega je izdano.~~

⇩ novo

6. Če nacionalni varnostni organ ugotovi, da imetnik enotnega varnostnega spričevala ne izpolnjuje več pogojev za spričevalo, lahko od Agencije zahteva, naj ga razveljavi. Agencija lahko razveljavi enotno varnostno spričevalo, pri čemer navede razloge za svojo odločitev. Agencija vse nacionalne varnostne organe nemudoma obvesti, na katerih omrežjih deluje zadevni prevoznik v železniškem prometu.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16
⇨ novo

7~~6~~. ~~Varnostni organ~~ ⇨ Agencija ⇦ obvesti ~~Agencijo~~ ⇨ nacionalni varnostni organ ⇦ v enem mesecu po izdaji, podaljšanju, dopolnitvi ali razveljavitvi ⇨ enotnega ⇦ varnostnega~~ih~~ spričevala ~~iz odstavka 2(a), ki so izdana, podaljšana, dopolnjena ali razveljavljena~~. V obvestilu navede ime in naslov prevoznika v železniškem prometu, datum izdaje, obseg in veljavnost ~~varnostnega~~ spričevala ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev.

~~7. Do 30. aprila 2009 Agencija oceni okoliščine v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala in Komisiji predloži poročilo skupaj s priporočili glede strategije približevanja~~

~~enotnemu varnostnemu spričevalu Skupnosti. Komisija na podlagi priporočila ustrezno ukrepa.~~

⇩ novo

8. Agencija nenehno spremlja učinkovitost ukrepov za izdajanje enotnih varnostnih spričeval in nadzor s strani nacionalnih varnostnih organov ter po potrebi Komisiji poda priporočila za izboljšave. Ta lahko vključujejo priporočila za SVM, ki zajemajo postopek sistema varnega upravljanja, ki bi ga bilo treba uskladiti na ravni Unije v skladu s členom 6(1)(d).

⇩ novo

Člen 11

Vloge za pridobitev enotnega varnostnega spričevala

1. Vloge za pridobitev enotnega varnostnega spričevala se predložijo Agenciji. Agencija o vlogi odloči brez odlašanja ter v vsakem primeru največ štiri mesece po tem, ko so ji bile predložene vse potrebne informacije in dodatne informacije, ki jih je zahtevala. Če se od njega zahtevajo dodatne informacije, prosilec te predloži nemudoma.

2. Agencija zagotovi podrobna navodila o tem, kako pridobiti enotno varnostno spričevalo. V teh navodilih navede vse zahteve, ki so določene za namen člena 10(2), in izda vse zadevne dokumente.

3. Navodila za predložitev vloge, ki opisujejo in pojasnjujejo zahteve za enotna varnostna spričevala in navajajo dokumente, ki jih je treba predložiti, so prosilcem na voljo brezplačno. Nacionalni varnostni organi sodelujejo z Agencijo pri razširjanju takšnih informacij.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

Člen ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Podeljevanje varnostnega pooblastila upravljavcu ~~železniške~~ infrastrukture

1. Da bi dobil dovoljenje za upravljanje in vodenje železniške infrastrukture, ~~mora~~ upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture pridobi~~ti~~ varnostno pooblastilo od ⌦ nacionalnega ⌫ varnostnega organa v državi članici, v kateri ima sedež.

Varnostno pooblastilo vsebuje~~:~~

overitev, ki potrjuje odobritev sistema varnega upravljanja upravljavca infrastrukture iz člena 9 ~~in Priloge III~~, ki vključuje postopke in določbe ⌦ za izpolnjevanje ⌫ zahtev, potrebnih za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključujoč, kadar je to primerno, vzdrževanje in delovanje kontrole prometa in sistem signalizacije.

~~ter~~

~~(b) overitev, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme upravljavec železniške infrastrukture zaradi izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za varno zasnovo, vzdrževanje in delovanje železniške infrastrukture, vključujoč, kadar je to primerno, vzdrževanje in delovanje kontrole prometa ter sistem signalizacije.~~

2. Varnostno pooblastilo se podaljša, ko prevoznik v železniškem prometu predloži vlogo, v časovnih presledkih~~, ki niso daljši kakor~~ petih let. Delno ali v celoti se dopolni, kadarkoli se bistveno spremenijo bodisi železniška infrastruktura, signalizacija ali oskrba z energijo bodisi načela za njeno delovanje in vzdrževanje. Imetnik varnostnega pooblastila brez odlašanja obvesti nacionalni~~pristojni~~ varnostni organ o vseh teh spremembah.

Nacionalni v~~V~~arnostni organ lahko zahteva, da se zadevni del varnostnega pooblastila revidira, ko se bistveno spremeni varnostni regulativni okvir.

Če nacionalni varnostni organ ugotovi, da imetnik varnostnega pooblastila ne izpolnjuje več pogojev za pooblastilo, ki ga je izdal, razveljavi pooblastilo, pri čemer obrazloži razloge za svojo odločitev.

⇩ novo

3. Nacionalni varnostni organ o vlogi za varnostno pooblastilo odloči brez odlašanja ter v vsakem primeru največ štiri mesece po tem, ko so mu bile predložene vse potrebne informacije in dodatne informacije, ki jih je zahteval.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~3~~4. Nacionalni v~~V~~arnostni organ v enem mesecu obvesti Agencijo o varnostnih pooblastilih, ki so izdana, podaljšana, spremenjena ali razveljavljena. V obvestilu navede ime in naslov upravljavca ~~železniške~~ infrastrukture, datum izdaje, obseg in veljavnost varnostnega pooblastila ter, v primeru razveljavitve, razloge za svojo odločitev.

~~*Člen 12*~~

~~**Zahteve v zvezi s podeljevanjem varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila**~~

~~1. Varnostni organ odloči o vlogi za varnostno spričevalo ali varnostno pooblastilo brez odlašanja ter v vsakem primeru največ šest mesecev po predložitvi vseh potrebnih informacij in dodatnih informacij, ki jih je zahteval varnostni organ. Prosilec, če se od njega zahtevajo dodatne informacije, te informacije predloži nemudoma.~~

~~2. Da bi olajšal ustanavljanje novih prevoznikov v železniškem prometu in predložitev vlog prevoznikov v železniškem prometu iz drugih držav članic, varnostni organ izda podrobna navodila o tem, kako pridobiti varnostno spričevalo. V teh navodilih navede vse zahteve, ki so določene za namen člena 10(2), in prosilcu da na voljo vse zadevne dokumente.~~

~~Posebna navodila se izdajo za prevoznike v železniškem prometu, ki zaprosijo za varnostno spričevalo v zvezi s storitvami na določenem omejenem delu železniške infrastrukture, pri čemer je treba posebej navesti predpise, ki veljajo za ta del.~~

~~3. Navodila za predložitev vloge, ki opisujejo in pojasnjujejo zahteve za varnostna spričevala in navajajo dokumente, ki jih je treba predložiti, so na voljo prosilcem brezplačno. Vse vloge za varnostna spričevala se predložijo v jeziku, ki ga zahteva varnostni organ.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Člen 13

Dostop do sredstev za usposabljanje

1. Države članice zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu~~, ki predložijo vlogo za varnostno spričevalo,~~ enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje strojevodij in spremnega osebja na vlakih, kadarkoli je to usposabljanje potrebno za izvajanje storitev na njihovem omrežju ali za izpolnjevanje ~~izpolnitev~~ pogojev za pridobitev varnostnega spričevala ⌦ in zahtev za pridobitev dovoljenj in spričeval v skladu z Direktivo 2007/59/ES[21] ⌫ .

Ponujene storitve ~~morajo~~ vključujejo~~vključevati~~ usposabljanje v zvezi s poznavanjem prog, operativnimi pravili in postopki, sistemom signalizacije in sistemom upravljanja vodenja prometa ter hitrih postopkov, ki se uporabljajo na zadevnih progah.

Države članice zagotovijo tudi, da imajo upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture in njihovo osebje, ki opravlja ključne varnostne naloge, enakopraven in nediskriminatoren dostop do sredstev za usposabljanje.

Če usposabljanje ne vključuje izpitov in podelitve spričeval, država članica zagotovi, da imajo prevozniki v železniškem prometu možnost pridobiti ta spričevala~~, če je to pogoj za varnostno spričevalo~~.

Nacionalni v~~V~~arnostni organ zagotovi, da so pri usposabljanju~~a~~ ali, kadar je to primerno, podelitvi spričeval izpolnjene ~~varnostne~~ zahteve iz ⌦ Direktive 2007/59/ES, ⌫ TSI ali nacionalnih ~~varnostnih~~ predpisov iz člena 8 ~~in Priloge II~~.

2. Če so sredstva za usposabljanje dostopna samo v okviru storitev, ki jih izvaja samo en prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture, države članice zagotovijo, da so te dostopne tudi drugim prevoznikom v železniškem prometu po primerni in nediskriminatorni ceni, ki je stroškovna in lahko vključuje profitno maržo.

3. Pri zaposlovanju novih strojevodij, vlakovnega osebja in osebja, ki izvaja ključne varnostne naloge, ~~mora~~ prevoznik v železniškem prometu omogoč~~at~~i upoštevanje kakršnega koli usposabljanja, kvalifikacij in izkušenj, pridobljenih pri drugih prevoznikih v železniškem prometu. Zaradi tega so ti člani osebja upravičeni do dostopa do dokumentov ter pridobivanja in pošiljanja kopij dokumentov, ki potrjujejo njihovo usposobljenost, kvalifikacije in izkušnje.

4. ~~V vsakem primeru je vsak prevoznik v železniškem prometu in vsak upravljavec železniške infrastrukture~~ ⌦ Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture so ⌫ odgovorni~~en~~ za raven usposobljenosti in kvalifikacij svojega osebja, ki opravlja varnostno delo ~~iz člena 9 in Priloge III~~.

↓ 2008/57/ES, čl. 40

---

[21] UL L 315, 3.12.2007, str. 51.

↓ 2008/110/ES, čl. 1.8 (prilagojeno)
⇨ novo

Člen 14~~a~~

Vzdrževanje vozil

1. Vsakemu vozilu se pred začetkom obratovanja oziroma pred uporabo v omrežju dodeli subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje in ki se ga vnese v nacionalni register vozil ~~NRV~~ v skladu s členom 43~~33~~ Direktive XX o interoperabilnosti železniškega sistema.

2. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali imetnik.

3. Brez poseganja v pristojnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture glede varnega upravljanja vlaka, kakor je to določeno v členu 4, subjekt z ustreznim sistemom vzdrževanja zagotovi, da vozila, za katera je zadolžen za vzdrževanje, varno obratujejo. Zato subjekt, zadolžen za vzdrževanje, zagotovi, da so vozila vzdrževana v skladu z:

(a) datoteko o vzdrževanju vsakega vozila,

(b) ustreznimi zahtevami, vključno s predpisi o vzdrževanju in z določbami TSI.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izvaja vzdrževanje sam ali za to uporablja pogodbene vzdrževalne delavnice.

4. V primeru tovornih vagonov vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje, potrdi organ, pooblaščen ali priznan v skladu z ⇨ Uredbo Komisije (EU) št. 445/2011[22] ⇦ ~~odstavkom 5~~, ali nacionalni varnostni organ~~i~~. ~~Postopek akreditacije temelji na merilih o neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti, kot so na primer ustrezni evropski standardi serije EN 45 000.~~ Tudi postopek priznanja temelji na merilih neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti.

Če je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ~~prevoznik v železniškem prometu oziroma~~ upravljavec infrastrukture, skladnost z ⇨ Uredbo (EU) št. 445/2011 ⇦ ~~zahtevami, sprejetimi po odstavku 5,~~ preveri~~je~~ ustrezni nacionalni varnostni organ~~i~~ v skladu s postopki iz ~~členov~~ ⌦ člena 12 ⌫ ~~10 ali 11~~ int~~er~~ jo odobri~~jo~~ s potrdili, določenimi v teh postopkih.

~~5. Komisija na podlagi priporočila Agencije do 24. decembra 2010 sprejme ukrep, s katerim uvede sistem izdajanja potrdil subjektom, zadolženim za vzdrževanje, za tovorne vagone. S potrdili, izdanimi v skladu s tem sistemom, se potrjuje skladnost z zahtevami iz odstavka 3.~~

~~Navedeni ukrep vključuje zahteve glede:~~

~~(a) sistema vzdrževanja, ki ga vzpostavi subjekt;~~

~~(b) oblike in veljavnosti potrdil, izdanih subjektu;~~

~~(c) meril za pooblastitev ali priznanje organa ali organov, odgovornih za izdajanje potrdil in zagotavljanje nadzora, potrebnega za delovanje sistema izdajanja potrdil;~~

~~(d) datuma uporabe sistema izdajanja potrdil, vključno s prehodnim obdobjem enega leta za obstoječe subjekte, zadolžene za vzdrževanje.~~

[22] UL L 122, 11.5.2011, str. 22.

~~Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

~~Komisija na podlagi priporočila Agencije do 24. decembra 2018 preuči ta ukrep, da se vključijo vsa vozila in, če je potrebno, posodobi sistem izdajanja potrdil za tovorne vagone.~~

5~~6~~. Potrdila, izdana v skladu z odstavkom 4~~5~~, veljajo po vsej ⌦ Uniji ⌫ ~~Skupnosti~~.

~~7. Agencija oceni postopek izdajanja potrdil, ki se izvaja v skladu z odstavkom 5, in Komisiji posreduje poročilo najkasneje tri leta po začetku veljavnosti ustreznega ukrepa.~~

⇩ novo

6. Agencija do 31. maja 2014 oceni sistem podeljevanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje tovornih vagonov, in preuči možnosti za razširitev tega sistema na vsa vozila ter Komisiji predloži poročilo.

7. Komisija do 24. decembra 2016 z izvedbenimi akti sprejme skupne pogoje za podeljevanje spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje, za vsa vozila.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(2).

Sistem podeljevanja spričeval, ki velja za tovorne vagone in je bil sprejet z Uredbo (EU) št. 445/2011, se uporablja do sprejetja izvedbenih aktov iz prvega pododstavka.

🡻 2008/110/ES, čl. 1.8 (prilagojeno)
⇨ novo

⌦ Člen 15 ⌫

⌦ Odstopanja od sistema podeljevanja spričeval subjektom, zadolženim za vzdrževanje ⌫

1~~8~~. Države članice se lahko odločijo, da bodo svoje obveznosti opredeljevanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in njegovega potrjevanja ⇨ v zvezi s sistemom podeljevanja spričeval, določenim v členu 14, ⇦ izpolnjevale z alternativnimi ukrepi, v primerih:

(a) vozil, registriranih v tretji državi in vzdrževanih v skladu z zakoni tiste države;

(b) vozil, ki se uporabljajo na omrežjih ali progah, katerih tirna širina se razlikuje od tiste na glavnem železniškem omrežju v ~~Skupnosti~~ ⌦ Uniji ⌫ in za katere je izpolnjevanje zahtev iz člena 14(3) ~~odstavka 3~~ zagotovljeno z mednarodnimi sporazumi s tretjimi državami;

(c) vozil, ~~opredeljenih v~~ ⌦ ki jih zajema ⌫ člen~~u~~ 2~~(2)~~, in vojaške opreme ter posebnega transporta, za katere je pred obratovanjem potrebno ad hoc dovoljenje nacionalnih varnostnih organov. V tem primeru se odstopanja odobrijo za obdobje največ petih let.

2. ~~Takšni alternativni ukrepi~~ ⌦ Alternativni ukrepi iz odstavka 1 ⌫ se izvajajo z odstopanji, ki jih odobrij~~o~~ ustrezni nacionalni varnostni organ~~i~~ ⌦ ali Agencija ⌫ :

(a) pri registriranju vozil v skladu s členom 43~~3~~3 Direktive xx o interoperabilnosti železniškega sistema, kar zadeva opredelitev subjekta, zadolženega za vzdrževanje;

(b) pri izdajanju varnostnih spričeval in pooblastilpotrdil in dovoljenj prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture v skladu s členoma 10 in 1211 te direktive, kar zadeva opredeljevanje ali izdajanje potrdil subjektom, zadolženimh za vzdrževanje.

3. Takšna odstopanja se opredelijo in upravičijo v letnem varnostnem poročilu iz člena 18 te direktive. Če se zdi, da obstajajo prevelika tveganja glede varnosti v železniškem sistemu Skupnosti ⌦ Unije ⌫ , Agencija o tem nemudoma obvesti Komisijo. Komisija stopi v stik z udeleženimi stranmi in, če je to ustrezno, od držav članic zahteva, naj umaknejo svojo odločitev o odstopanju.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Člen 15

Uskladitev varnostnih spričeval

1. Odločitve o skupnih usklajenih zahtevah v skladu s členom 10(2)(b) in Prilogo IV ter o skupni obliki navodil za predložitev vloge se sprejmejo do 30. aprila 2009 v skladu s postopkom iz člena 27(2).

2. Agencija priporoči skupne usklajene zahteve in skupno obliko navodil za predložitev vloge v okviru mandata, ki se sprejme v skladu s postopkom iz člena 27(2).

POGLAVJE IV

⌦ NACIONALNI ⌫ VARNOSTNI ORGANI

Člen 16

Naloge

1. Vsaka država članica ustanovi varnostni organ. Ta organ — ki je lahko ministrstvo, pristojno za promet, ali katerikoli drugi organ — je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu, upravljavca železniške infrastrukture, prosilca in oskrbovalne službe.

⇩ novo

2. Nacionalnemu varnostnemu organu se zaupajo vsaj naslednje naloge:

(a) izdajanje dovoljenj za začetek obratovanja energetskih in infrastrukturnih podsistemov, ki so del železniškega sistema v skladu s členom 18(2) Direktive XX o interoperabilnosti železniškega sistema;

(b) nadzorovanje skladnosti komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami iz člena [x] Direktive [XX] o interoperabilnosti železniškega sistema;

(c) dodeljevanje evropske številke vozila v skladu s členom 42 Direktive [XX] o interoperabilnosti železniškega sistema;

(d) na njeno zahtevo nudenje podpore Agenciji pri izdajanju, podaljševanju, spreminjanju in preklicevanju enotnih varnostnih spričeval, izdanih v skladu s členom 10, ter preverjanju, ali so izpolnjeni pogoji in zahteve, ki so določeni v

njih, in ali prevozniki v železniškem prometu delujejo v skladu s pogoji zakonodaje Unije ali nacionalne zakonodaje;

(e) izdajanje, podaljševanje, spreminjanje in preklicevanje varnostnih pooblastil, izdanih v skladu s členom 12, ter preverjanje, ali so izpolnjeni pogoji in zahteve, ki so določeni v njih, in ali upravljavci infrastrukture delujejo v skladu s pogoji zakonodaje Unije ali nacionalne zakonodaje;

(f) spremljanje, krepitev ter, kadar je to primerno, uveljavljanje in posodabljanje varnostnega regulativnega okvira, vključno s sistemom nacionalnih predpisov;

(g) nadzor prevoznikov v železniškem prometu v skladu s Prilogo IV k Uredbi (EU) št. 1158/2010[23] in Uredbo (EU) št. 1077/2012[24];

(h) nadzorovanje pravilne registracije vozil v nacionalnem registru vozil ter pravilnosti in ažurnosti varnostnih informacij v njem.

3. Nacionalni varnostni organ države članice, v kateri deluje prevoznik v železniškem prometu, sprejme ukrepe, potrebne za usklajevanje med Agencijo in drugimi varnostnimi organi za zagotovitev deljenja vseh ključnih informacij o določenem prevozniku v železniškem prometu, zlasti v zvezi z znanimi tveganji in njegovi uspešnosti pri zagotavljanju varnosti. Nacionalni varnostni organ informacije deli tudi z drugimi zadevnimi nacionalnimi varnostnimi organi, če ugotovi, da prevoznik v železniškem prometu ne izvaja potrebnih ukrepov za nadzorovanje tveganja.

Agencijo nemudoma obvesti o kakršnih koli pomislekih glede uspešnosti nadzorovanega prevoznika v železniškem prometu pri zagotavljanju varnosti. Agencija sprejme ustrezne ukrepe iz člena 10(6).

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~2. Nacionalnemu varnostnemu organu se zaupajo vsaj naslednje naloge:~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.9(a)

~~(a) izdaja dovoljenj za začetek delovanja strukturnih podsistemov, ki predstavljajo železniški sistem v skladu s členom 15 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, in preverjanje, ali se upravljajo in vzdržujejo v skladu z ustreznimi bistvenimi zahtevami;~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.9(b)

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~(c) nadzorovanje skladnosti komponent interoperabilnosti z bistvenimi zahtevami iz člena 12 direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES;~~

---

[23] UL L 326, 10.12.2010, str. 11.
[24] UL L 320, 17.11.2012, str. 3.

~~(d) izdaja dovoljenj za začetek obratovanja bistveno spremenjenih voznih sredstev, ki še niso zajeta v TSI;~~

~~(e) izdaja, podaljševanja, spremembe in preklic ustreznih delov varnostnega spričevala ali varnostnega pooblastila, izdanih v skladu s členi 10 in 11, ter preverjanje, ali so izpolnjeni pogoji in zahteve, ki so v njih določeni, in ali upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu delujejo v okviru pogojev zakonodaje Skupnosti ali nacionalne zakonodaje;~~

~~(f) spremljanje, krepitev in, kadar je to primerno, uveljavitev in razvoj varnostnega regulativnega okvira, vključno s sistemom nacionalnih varnostnih predpisov;~~

⬇ 2008/110/ES, čl. 1.9(c)

~~(g) nadzorovanje pravilne registracije voznih sredstev v NRV, ter pravilnosti in ažurnosti varnostnih informacij v njem.~~

⬇ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

4. Naloge iz odstavka 2 se ne smejo prenesti ali odstopiti nobenemu upravljavcu ~~železniške~~ infrastrukture, prevozniku v železniškem prometu ali oskrbovalni službi.

Člen 17

Načela odločanja

1. ⌦ Nacionalni ⌫ v~~V~~arnostni ~~organ~~ ⌦ organi ⌫ ~~opravlja~~ ⌦ opravljajo ⌫ svoje naloge odprto, nediskriminatorno in pregledno. Zlasti ~~omogoči~~ ⌦ omogočijo ⌫ vsem stranem, da so zaslišane in da podajo razloge za svoje odločitve.

Nemudoma ~~odgovarja~~ ⌦ odgovarjajo ⌫ na zahteve in vloge in brez odlašanja ~~sporoča~~ ⌦ sporočajo ⌫ svoje zahteve glede informacij ter ~~sprejema~~ ⌦ sprejemajo ⌫ vse svoje odločitve v štirih mesecih po predložitvi vseh zahtevanih informacij. Pri opravljanju nalog iz člena 16 lahko kadarkoli ~~zahteva~~ ⌦ zahtevajo ⌫ tehnično pomoč upravljavcev~~a~~ ~~železniške~~ infrastrukture in prevoznikov~~a~~ v železniškem prometu ali drugih usposobljenih organov.

Med procesom razvoja nacionalnega regulativnega okvira se ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ posvetuje z vsemi vpletenimi osebami in zainteresiranimi stranmi, vključno z upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, proizvajalci in vzdrževalci, uporabniki in predstavniki osebja.

2. ⌦ Agencija in nacionalni ⌫ v~~V~~arnostni ~~organ~~ ⌦ organi ⌫ lahko opravijo inšpekcijske preglede in preiskave, ki so potrebni za izpolnitev ~~njegovih~~ ⌦ njihovih ⌫ nalog, ter ~~mu~~ ⌦ jim ⌫ je odobren dostop do vseh zadevnih dokumentov ter~~in~~ prostorov, naprav, objektov in opreme upravljavcev ~~železniške~~ infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu.

3. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so vse odločitve, ki jih sprejme ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ, predmet sodnega preskusa.

4. ⌦ Nacionalni ⌫ v~~V~~arnostni organi aktivno izmenjujejo stališča in izkušnje ⇨ na omrežju, ki ga vzpostavi Agencija, z namenom uskladitve svojih načel odločanja po vsej Uniji. ⇦ ~~zaradi uskladitve svojih meril odločanja v vsej Skupnosti. Cilj njihovega sodelovanja je zlasti lajšanje in koordinacija podeljevanja varnostnih spričeval prevoznikom v~~

~~železniškem prometu, ki so jim dodeljene mednarodne vlakovne poti v skladu s postopkom iz člena 15 Direktive 2001/14/ES.~~

~~Agencija pomaga varnostnim organom pri teh nalogah.~~

⇩ novo

5. Obseg sodelovanja med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi v vseh zadevah, povezanih s pregledi na kraju samem glede izdaje enotnega varnostnega spričevala in nadzora prevoznikov v železniškem prometu po izdaji enotnega varnostnega spričevala, je določen v pogodbenih ali drugih dogovorih med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

Člen 18

Letno poročilo

Vsako leto nacionalni varnostni organ objavi letno poročilo v zvezi s svojimi~~z~~ dejavnostmi v prejšnjem letu in ga pošlje Agenciji najkasneje do 30. septembra. Poročilo mora vsebovati podatke o:

(a) razvoju varnosti na železnici, vključno z združevanjem SVK~~SKV~~ iz Priloge I na ravni držav članic;

(b) pomembnih spremembah zakonodaje in ureditve o varnosti na železnici;

(c) spremembah pri podeljevanju varnostnega spričevala in varnostnega pooblastila;

(d) rezultatih in izkušnjah pri nadzoru nad upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu;

🡻 2008/110/ES, čl. 1.10 (prilagojeno)
⇨ novo

(e) odstopanjih, ~~o katerih je bilo~~ določenih~~odločeno~~ v skladu s členom ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ (8);~~.~~

⇨ (f) vseh pregledih ali revizijah prevoznikov v železniškem prometu, ki delujejo v državi članici, opravljenih v okviru nadzornih dejavnosti. ⇦

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

POGLAVJE V

PREISKAVA NESREČ IN INCIDENTOV

Člen 19

Obveznost preiskave

1. Države članice zagotovijo, da preiskovalni organ iz člena 21 opravi preiskave po resnih nesrečah na železniškem sistemu, katerih cilj je možno izboljšanje varnosti na železnici in preprečevanje nesreč.

2. Poleg resnih nesreč preiskovalni organ iz člena 21 lahko preišče tudi tiste nesreče in incidente, ki bi lahko v okoliščinah, ki se ne bi bistveno razlikovale, povzročili resne nesreče, vključno s tehničnimi napakami strukturnih podsistemov ali komponentami interoperabilnosti evropskega železniškega sistema.

Preiskovalni organ po lastnem preudarku odloči, ali je treba preiskati take nesreče ali incidente ali ne. Pri svoji odločitvi upošteva:

(a) resnost nesreče ali incidenta;

(b) ali je to del niza nesreč ali incidentov, ki zadevajo celotni sistem;

(c) vpliv na varnost v železniškem prometu na ravni Unije~~Skupnosti~~;

~~ter~~

(d) zahteve upravljavcev ~~železniške~~ infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, nacionalnega varnostnega organa ali države članice.

3. Obseg preiskav in postopka, ki ga je treba izvesti pri opravljanju teh preiskav, določi preiskovalni organ, upoštevajoč ~~načela in cilje iz~~ člena~~ov~~ 20 in 22 ter glede na pričakovano pridobitev spoznanj v zvezi z izboljšanjem varnosti.

4. Preiskava v nobenem primeru ne sme biti povezana s porazdelitvijo krivde ali odgovornosti.

Člen 20

Status preiskave

1. Države članice v okviru svojih notranjih pravnih redov opredelijo pravni status preiskave, ki ~~bo~~ glavnim preiskovalcem omogoči~~l~~, kolikor je mogoče, učinkovito in hitro opravljanje njihovih nalog.

~~2. V skladu z veljavno zakonodajo držav članic in po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, se preiskovalcem čim prej:~~

⇩ novo

2. V skladu z veljavno zakonodajo države članice zagotovijo polno sodelovanje z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, in poskrbijo, da se preiskovalcem čim prej:

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

(a) omogoči prosti dostop do kraja nesreče ali incidenta in do vpletenega tirnega vozila, zadevne infrastrukture ter tudi do objektov in naprav za upravljanje prometa in signalizacijo;

(b) prizna pravica do takojšnega popisa dokazov in nadzorovane odstranitve razbitin, infrastrukturnih objektov in naprav ali sestavnih delov za pregled ali analizo;

(c) omogoči dostop do in uporabo posnetkov naprav za snemanje verbalnih sporočil na vlaku in evidentiranje delovanja sistema signalizacije in upravljanja prometa;

(d) omogoči dostop do rezultatov preiskav teles žrtev;

(e) omogoči dostop do rezultatov preiskav vlakovnega osebja in drugega železniškega osebja, vpletenega v nesrečo ali incident;

(f) ponudi priložnost, da zaslišijo vpleteno vlakovno osebje in druge priče;

(g) omogoči dostop do vseh ustreznih podatkov ali evidenc upravljavca železniške infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, ki so vpleteni, in ⌦ nacionalnega ⌫ varnostnega organa.

3. Preiskava se opravi neodvisno od sodne preiskave.

Člen 21

Preiskovalni organ

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskave nesreč in incidentov iz člena 19 opravi stalni organ, ki ima vsaj enega preiskovalca, ki je v primeru nesreče ali resnega incidenta sposoben opravljati funkcijo glavnega preiskovalca. Ta organ je organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od upravljavca železniške infrastrukture, prevoznika v železniškem prometu, organa za določanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti in priglašenega organa, ter od katere koli nobene strani, katere interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogami, ki so zaupane preiskovalnemu organu. Poleg tega je funkcionalno neodvisen od ⌦ nacionalnega ⌫ varnostnega organa in vsakega železniškega regulatornega organa.

2. Preiskovalni organ opravlja svoje naloge neodvisno od organizacij iz odstavka 1 in ima možnost pridobiti zadostna sredstva za ta namen. Njegovi preiskovalci pridobijo status, ki jim zagotavlja potrebno jamstvo za neodvisnost.

3. Države članice sprejmejo določbo, ki zaveže prevoznike v železniškem prometu, upravljavce železniške infrastrukture in, kadar je to primerno, ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ, da preiskovalnemu organu nemudoma prijavijo nesreče in incidente iz člena 19. Preiskovalni organ mora imeti možnost reagirati na te prijave in pripraviti vse potrebno za začetek preiskave najkasneje en teden po prijavi nesreče ali incidenta.

4. Preiskovalni organ lahko združuje svoje naloge v skladu s to direktivo s preiskovanjem drugih okoliščin razen železniških nesreč in incidentov, če te preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.

5. Preiskovalni organ lahko po potrebi zahteva pomoč preiskovalnih organov iz drugih držav članic ali od Agencije, da prieskrbijo strokovno znanje in izkušnje ali da opravijo tehnične preglede, analize ali ocene.

6. Države članice lahko preiskovalnemu organu zaupajo nalogo, da opravi tudi druge preiskave železniških nesreč in incidentov poleg tistih iz člena 19.

7. Varnostni organi aktivno izmenjujejo stališča in izkušnje zaradi izboljšanja skupnih preiskovalnih metod, oblikovanja skupnih načel spremljanja izvedbe varnostnih priporočil ter prilagajanja tehničnemu in znanstvenemu napredku.

Agencija pri teh nalogah pomaga preiskovalnim organom.

Člen 22

Preiskovalni postopek

1. Nesreče ali incidente iz člena 19 preišče preiskovalni organ države članice, v kateri so se zgodili. Če ni mogoče ugotoviti, v kateri državi članici se je nesreča ali incident zgodil, ali če se je zgodil na mejnih napravah med državama članicama ali v njihovi bližini, se zadevni organi dogovorijo, kateri izmed njih ~~bo~~ opravi~~l~~ preiskavo, ali se dogovorijo, da jo opravijo skupaj. Drugemu organu se v prvem primeru omogoči sodelovanje pri preiskavi in neovirana souporaba rezultatov.

Preiskovalni organi iz druge države članice so povabljeni k udeležbi pri preiskavi, kadarkoli je v nesreči ali incidentu vpleten prevoznik v železniškem prometu, ki ima sedež in je pridobil licenco v tej državi članici.

Ta odstavek ne preprečuje državam članicam, da bi se dogovorile, da zadevni organi skupaj opravljajo preiskave tudi v drugih okoliščinah.

2. Organ, ki je pristojen za preiskavo, pripravi vsa ustrezna sredstva, ki so potrebna za opravljanje preiskave, v zvezi z vsako nesrečo ali incidentom, vključno z operativnim in tehničnim strokovnim znanjem in izkušnjami. Strokovno znanje in izkušnje se lahko pridobijo znotraj ali izven organa, odvisno od vrste nesreče ali incidenta, ki jih je treba preiskati.

3. Preiskava se opravi na čim bolj odprt način, s katerim se vsem stranem omogoči zaslišanje in souporaba rezultatov. Zadevni upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu, ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ, žrtve in njihovi sorodniki, lastniki poškodovanega premoženja, proizvajalci, službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih ter vpleteni predstavniki osebja in uporabniki so redno obveščeni o preiskavi in njenem poteku in, če je to izvedljivo, dobijo priložnost za predstavitev svojih mnenj in stališč glede preiskave ter pripomb glede podatkov iz osnutkov poročil.

4. Preiskovalni organ konča svoje preiskave na kraju nesreče v najkrajšem možnem času, da bi omogočil upravljavcu ~~železniške~~ infrastrukture, da obnovi infrastrukturo in jo prepusti opravljanju železniških prometnih storitev, čim prej je to mogoče.

Člen 23

Poročila

1. O preiskavi nesreče ali incidenta iz člena 19 se pripravijo poročila v obliki, ki je primerna glede na vrsto in resnost nesreče ali incidenta ter glede na pomen ugotovitev preiskave. Poročila navajajo cilje preiskav iz člena 19(1) in vsebujejo, kadar je to primerno, varnostna priporočila.

2. Preiskovalni organ objavi končno poročilo v najkrajšem možnem času in praviloma največ 12 mesecev po datumu dogodka. ~~Poročilo, kolikor je mogoče, upošteva strukturo poročila iz Priloge V.~~ Poročilo se skupaj z varnostnimi priporočili pošlje zadevnim stranem iz člena 22(3) ter zadevnim organom in stranem v drugih državah članicah.

⇩ novo

Komisija z izvedbenimi akti določi vsebino poročil o preiskavi nesreč in incidentov. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 27(2).

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

3. Vsako leto najkasneje do 30. septembra preiskovalni organ objavi letno poročilo v zvezi s preiskavami, opravljenimi v prejšnjem letu, varnostnimi priporočili, ki so bila izdana, in ukrepi, sprejetimi v skladu s prej izdanimi priporočili.

🡻 Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Člen 24

Informacije, ki jih je treba poslati Agenciji

1. Preiskovalni organ v enem tednu po odločitvi o začetku preiskave o tem obvesti Agencijo. Obvestilo navaja datum, čas in kraj dogodka ter vrsto dogodka in njegove posledice glede smrtnih žrtev, poškodb in materialne škode.

2. Preiskovalni organ pošlje Agenciji izvod končnega poročila iz člena 23(2) in letno poročilo iz člena 23(3).

Člen 25

Varnostna priporočila

1. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne sproži domneve o krivdi ali odgovornosti za nesrečo ali incident.

2. Priporočila se pošljejo ⌦ Agenciji, nacionalnemu ⌫ varnostnemu organu in, kadar je to potrebno zaradi narave priporočila, drugim organom v državi članici ali drugim~~h~~ državam~~h~~ članicam~~h~~. Države članice in njihovi ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organi sprejmejo ustrezne ukrepe, ki zagotovijo, da se varnostna priporočila, ki jih izdajo preiskovalni organi, primerno upoštevajo ter, kadar je to primerno, uresničijo.

3. ⌦ Nacionalni ⌫ v~~V~~varnostni organ in drugi organi oblasti ali, kadar je to primerno, druge države članice, na katere so priporočila naslovljena, obvestijo preiskovalni organ vsaj enkrat na leto o ukrepih, ki so jih sprejeli ali načrtovali v zvezi s priporočili.

POGLAVJE VI

KONČNE DOLOČBE

↓ 2008/110/ES, čl. 1.11 (prilagojeno)

~~*Člen 26*~~

~~Prilagoditev prilog~~

~~Priloge se prilagodijo glede na znanstveni in tehnični napredek. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebistvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).~~

⇩ novo

Člen 26

Izvajanje pooblastil

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov se pod pogoji iz tega člena prenese na Komisijo.

2. Pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov iz členov 5(2) in 7(2) se prenese na Komisijo za nedoločen čas.

3. Prenos pooblastil iz členov 5(2) in 7(2) lahko kadarkoli prekličeta Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je naveden v njem. Preklic ne vpliva na veljavnost delegiranih aktov, ki so že v veljavi.

4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členoma 5(2) in 7(2), začne veljati samo, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16
⇨ novo

Člen 27

Postopek odbora

~~1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen po členu 21 Direktive 96/48/ES.~~

⇨ 1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011. ⇦

~~2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

⇨ 2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. ⇦

~~Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.12(a) (prilagojeno)

~~2a. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

~~3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.12(b)

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~*Člen 28*~~

~~**Izvedbeni ukrepi**~~

~~1. Države članice lahko vse ukrepe, ki jih sprejmejo v zvezi z izvedbo te direktive, predložijo Komisiji. Ustrezne odločbe se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 27(2).~~

~~2. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija v posameznem primeru preuči uporabo in izpolnjevanje določb v zvezi z varnostnim spričevalom in varnostnim pooblastilom ter v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve odloči v skladu s postopkom iz člena 27(2), ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

~~POGLAVJE VII~~

~~SPLOŠNE IN KONČNE DOLOČBE~~

~~*Člen 29*~~

~~**Spremembe Direktive 95/18/ES**~~

~~Direktiva 93/23/ES se spremeni na naslednji način:~~

~~1. Člen 8 se nadomesti z naslednjim:~~

~~*„Člen 8*~~

~~Zahteve, ki se nanašajo na strokovno usposobljenost, so izpolnjene, ko prevoznik prosilec v železniškem prometu ima poslovodno organizacijo z znanjem in/ali izkušnjami, potrebnimi za varen in zanesljiv nadzor obratovanja in nadzor nad postopki, katerih vrsta je opredeljena v licenci“.~~

~~2. V Prilogi se črta oddelek II.~~

~~*Člen 30*~~

~~**Spremembe Direktive 2001/14/ES**~~

~~Direktiva 2001/14/ES se spremeni na naslednji način:~~

~~1. naslov se nadomesti z naslednjim:~~

~~„Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture“;~~

~~2. v členu 30(2) se točka (f) nadomesti z naslednjo:~~

~~„(f) ureditev dostopa v skladu s členom 10 Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti[25], kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/xx/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti[26];“~~

~~3. člen 32 se črta.~~

~~4. v členu 34 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:~~

~~„2. Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija v posameznem primeru preuči uporabo in izpolnjevanje določb v zvezi z zaračunavanjem uporabnin in dodeljevanjem zmogljivosti ter v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve v skladu s postopkom iz člena 35(2) odloči, ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.“~~

Člen ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Poročilo in nadaljnje ukrepanje ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫

~~Komisija predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive do 30. aprila 2007 in nato vsakih pet let.~~

⇩ novo

Komisija na podlagi relevantnih informacij, ki jih zagotovi Agencija, Evropskemu parlamentu in Svetu do [končni datum vstavi Urad za publikacije Evropske unije – *pet let po datumu začetka veljavnosti*] in nato vsakih pet let predloži poročilo o izvajanju te direktive.

25 ~~UL L 237, 24.8.1991, str. 25.~~

26 ~~UL L 164, 30.4.2004, str. 4.~~

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Poročilu se po potrebi dodajo predlogi za nadaljnje ukrepanje ~~Skupnosti~~ ⌦ Unije ⌫ .

Člen ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Kazni

Države članice predpišejo kazni, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Predpisane kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, nediskriminatorne in odvračilne.

Države članice uradno obvestijo Komisijo o teh predpisih do datuma iz člena ~~33~~ ⌦ 32(1) ⌫ ter brez odlašanja o vseh kasnejših spremembah, ki na te predpise vplivajo.

⇩ novo

Člen 30

Prehodne določbe

Prilogi III in V k Direktivi 2004/49/ES se uporabljata do datuma začetka uporabe izvedbenih aktov iz členov 6(2) in (3), 9(2), 14(7) in 23(2) te direktive.

Nacionalni varnostni organi varnostna spričevala v skladu z določbami Direktive 2004/49/ES podeljujejo do [končni datum vstavi Urad za publikacije Evropske unije – *dve leti po datumu začetka veljavnosti*]. Takšna varnostna spričevala so veljavna do datuma izteka njihove veljavnosti.

Člen 31

Priporočila in mnenja Agencije

Za namene uporabe te direktive Agencija podaja priporočila in mnenja v skladu s členom 15 Uredbe …/… [Uredba o Agenciji]. Ta priporočila in mnenja bodo uporabljena kot podlaga za vse ukrepe Unije, sprejete na podlagi te direktive.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)
⇨ novo

Člen ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Izvajanje~~ ⌦ Prenos ⌫

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s ~~to direktivo~~ ⌦ členi 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18 in 20 ter Prilogo I ⌫ najpozneje do ⇨ [končni datum vstavi Urad za publikacije Evropske unije – *dve leti po datumu začetka veljavnosti*] ⇦ ~~30. aprila 2006~~. ~~O tem takoj obvestijo Komisijo.~~ ⇨ Besedilo navedenih predpisov nemudoma sporočijo Komisiji. ⇦

2. Države članice se pri sprejemanju teh ukrepov sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob uradni objavi. ⇨ Ukrepi morajo vsebovati tudi izjavo, da se sklici iz veljavnih zakonov in drugih predpisov na direktive, ki jih ta direktiva razveljavlja, štejejo kot sklici na to direktivo. Način sklicevanja in obliko takšne izjave določijo države članice. ⇦ ~~Način sklicevanja določijo države članice.~~

⇩ novo

Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

3. Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Republiko Ciper in Republiko Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

Takoj, ko javni ali zasebni subjekt predloži uradno vlogo za izgradnjo železniške proge, s katero bo upravljal en ali več prevoznikov v železniškem prometu, zadevna država članica v enem letu od prejema vloge sprejme zakonodajo za izvajanje te direktive.

Člen 33

Razveljavitev

Direktiva 2004/49/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami, navedenimi v delu A Priloge II, se razveljavi z dnem [končni datum vstavi Urad za publikacije Evropske unije – dve leti po *datumu začetka veljavnosti*] brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos v nacionalno pravo in uporabo direktiv iz dela B Priloge II.

Sklici na razveljavljeno direktivo se štejejo za sklice na to direktivo in se berejo v skladu s primerjalno tabelo iz Priloge III.

⇩ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Člen 34

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati ⌦ dvajseti ⌫ ~~na~~ dan po objavi ~~objave~~ v *Uradnem listu Evropske unije~~Evropskih skupnosti~~*.

⇩ novo

Člena 10 in 11 se uporabljata od [končni datum vstavi Urad za publikacije Evropske unije – *dve leti po datumu začetka veljavnosti*].

⇩ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16 (prilagojeno)

Člen 35

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

⌦ Za Evropski parlament	*Za Svet ⌫*
⌦ Predsednik	*Predsednik ⌫*

↓ 2009/149/ES, čl. 1 in Priloga (prilagojeno)

PRILOGA I

SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI

⌦ Nacionalni ⌫ v~~V~~arnostni organi ⌦ morajo ⌫ vsako leto poročatijo o skupnih varnostnih kazalnikih. ~~Prvo poročevalno obdobje je leto 2010.~~

~~Če so kazalniki v zvezi z dejavnostmi iz člena 2(2)(a) in (b) predloženi, se prikažejo ločeno.~~

Če se po predložitvi poročila odkrijejo nova dejstva ali napake, ⌦ mora ⌫ ⌦ nacionalni ⌫ varnostni organ spremeniti ali popraviti kazalnike za določeno leto ob prvi primerni priložnosti, najpozneje pa v naslednjem letnem poročilu.

Za kazalnike v zvezi z nesrečami pod ~~naslovom~~ ⌦ točko ⌫ 1 ~~se~~ ⌦ je treba ⌫ uporabljati Uredbo~~a~~ (ES) št. 91/2003 Evropskega parlamenta in Sveta ~~z dne 16. decembra 2002 o statistiki železniškega prevoza~~[1], če so informacije na voljo.

1. ***Kazalniki v zvezi z nesrečami***

1.1 Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudih nesreč in razčlenitev po naslednjih vrstah nesreč:

(i) ~~trčenja~~ ⌦ trčenje ⌫ vlakov ⌦ z železniškimi vozili ⌫ , ~~vključno s trčenji z ovirami znotraj obtirnega profila~~,

⌦ (ii) trčenje vlakov z ovirami znotraj obtirnega profila, ⌫

(iii) ~~iztirjenja~~ ⌦ iztirjenje ⌫ vlakov,

(iv) nesreče na nivojskih prehodih, vključno z nesrečami, v katere so vpleteni pešci na nivojskih prehodih,

(v) nesreče, ~~ki jih povzročijo~~ ⌦ v katere so vpletena ⌫ tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, razen samomorov,

(vi) požari v tirnih vozilih,

(vii) ~~druge~~ ⌦ druge ⌫ .

O vsaki hudi nesreči ~~se~~ ⌦ je treba ⌫ poročati po vrsti primarne nesreče, četudi so posledice sekundarne nesreče resnejše, na primer~~npr.~~ požara po iztirjenju.

1.2 Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudo poškodovanih oseb in smrtnih žrtev po vrsti nesreče, razčlenjeno na naslednje kategorije:

(i) potniki (tudi glede na skupno število potniških kilometrov in potniških vlakovnih kilometrov),

(ii) zaposleni, vključno z osebjem pogodbenikov,

(iii) uporabniki nivojskih prehodov,

(iv) ~~nepooblaščene osebe na zemljišču železnice~~ ⌦ osebe, ki se nepooblaščeno nahajajo na zemljišču železnice ⌫ ,

[1] UL L 14, 21.1.2003, str. 1.

(v) ~~druge~~ ⌦ druge ⌫ .

2. ***Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom***

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število nesreč pri prevozu nevarnega blaga, razčlenjenih na naslednje kategorije:

(i) nesreče, v katerih je udeleženo najmanj eno železniško vozilo, ki prevaža nevarno blago, kakor je opredeljeno v dodatku,

(ii) število takih nesreč, v katerih se nevarno blago razsuje.

3. ***Kazalniki v zvezi s samomori***

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število samomorov.

4. ***Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč***

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število:

(i) poškodovanih tirov,

(ii) upognjenih ⌦ in neuravnanih ⌫ tirov

(iii) napak pri oddajanju signala,

(iv) signalov, oddanih v nevarnosti,

(v) poškodovanih koles ~~in osi~~ na aktivnih tirnih vozilih,

⌦ (vi) poškodovanih osi na aktivnih tirnih vozilih. ⌫

Poročati je treba o vseh znanilcih nesreč, tistih, ki imajo za posledico nesrečo, in tistih, ki je nimajo. O znanilcih, ki imajo za posledico nesrečo, ~~se~~ ⌦ je treba ⌫ poročati v skladu s SVK za znanilce, o nesrečah, ki so se zgodile, če so hude, pa v skladu s SVK za nesreče iz naslova 1.

5. ***Kazalniki za izračun gospodarskega vpliva nesreč***

~~Skupno v eurih in relativno (glede na vlakovne kilometre):~~

~~– število smrtnih žrtev in hudih poškodb, pomnoženo z vrednostjo preprečevanja žrtve (VPŽ),~~

~~– stroški škode za okolje,~~

~~– stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi,~~

~~– stroški zamud, ki so posledica nesreč.~~

~~Varnostni organi poročajo o gospodarskem vplivu vseh nesreč ali pa le o gospodarskem vplivu hudih nesreč. V letnem poročilu iz člena 18 se jasno navede, katera od teh dveh možnosti je bila izbrana.~~

~~VPŽ je vrednost, ki jo družba pripisuje preprečevanju posamezne žrtve in kot taka ni referenca za odškodovanje udeležencev v nesrečah.~~

⇩ novo

Agencija stroške na enoto določi na podlagi podatkov, zbranih do datuma začetka veljavnosti te direktive.

↓ 2009/149/ES, čl. 1 in Priloga (prilagojeno)

6. ***Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem***

6.1 Odstotek tirov z obratujočo avtomatsko zaščito vlaka (ATP – Automatic Train Protection), odstotek vlakovnih kilometrov ob uporabi obratujočih sistemov ATP.

6.2 Število nivojskih prehodov (skupaj, na progovni kilometer in tirni kilometer) po naslednjih osmih vrstah:

(a) aktivni nivojski prehodi z:

(i) avtomatskim opozorilom na strani uporabnika;

(ii) avtomatsko zaščito na strani uporabnika;

(iii) avtomatsko zaščito in opozorilom na strani uporabnika;

(iv) avtomatsko zaščito in opozorilom na strani uporabnika ter ⌦ sinhronizirano ⌫ zaščito na strani proge;

(v) ročnim opozorilom na strani uporabnika;

(vi) ročno zaščito na strani uporabnika;

(vii) ročno zaščito in opozorilom na strani uporabnika;

(b) pasivni nivojski prehodi.

7. ***Kazalniki v zvezi z upravljanjem varnosti***

Notranje revizije, ki jih izvajajo upravljavci ~~železniške~~ infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter kot so določene v dokumentaciji o sistemu varnega upravljanja~~upravljanja varnosti~~. Skupno število izvedenih revizij in število kot odstotek zahtevanih (in/ali načrtovanih) revizij.

8. ***Opredelitev pojmov***

Skupne opredelitve pojmov za SVK in metode za izračun gospodarskega vpliva nesreč so navedene v dodatku.

Dodatek

SKUPNE OPREDELITVE POJMOV ZA SVK~~SIK~~ IN METODE ZA IZRAČUN GOSPODARSKEGA VPLIVA NESREČ

1. *Kazalniki v zvezi z nesrečami*

1.1 „Huda nesreča“ pomeni vsako nesrečo, v kateri je udeleženo najmanj eno premikajoče se železniško vozilo, katere posledica je najmanj ena smrtno ponesrečena ali hudo ranjena oseba, ali velika škoda na voznem parku, progi, drugih napravah ali okolju oziroma večje motnje prometa. Nesreče v delavnicah, skladiščih in depojih so izključene;

1.2 „velika škoda na voznem parku, progi, drugih napravah ali okolju“ pomeni škodo, ki je enaka 150 000 EUR ali večja;

1.3 „večje motnje prometa“ pomenijo, da so vlakovne storitve na glavni železniški progi prekinjene za šest ur ali več;

1.4 „vlak“ pomeni eno ali več železniških vozil, ki jih vleče ena ali več lokomotiv oziroma eden ali več modularnih motornikov, ali pa pomeni en modularni motornik, ki vožnjo opravlja sam pod določeno številko ali posebno označbo od začetne fiksne točke do končne fiksne točke. Prazna lokomotiva, na primer~~tj.~~ lokomotiva, ki opravlja vožnjo sama, se šteje kot vlak;

1.5 „trčenj~~e~~a vlakov~~, vključno s trčenji z ovirami znotraj obtirnega profila~~“ pomeni čelno trčenje, trčenje sprednji del-zadnji del, ali stransko trčenje med delom enega ~~vlaka~~ in delom drugega vlaka ⌦ ali železniškega vozila ali z ranžirnimi tirnimi vozili ⌫ :

~~(i) ranžirnimi tirnimi vozili;~~

~~(ii) predmeti, ki so pritrjeni ali začasno navzoči na progi ali v njeni bližini (razen na nivojskih prehodih, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod);~~

⌦ 1.6 „trčenje z ovirami znotraj obtirnega profila“ pomeni trčenje med delom vlaka in predmeti, ki so pritrjeni ali začasno navzoči na progi ali v njeni bližini (razen na nivojskih prehodih, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod). Vključeno je tudi trčenje s kontaktnimi vodniki; ⌫

1.~~6~~7 „iztirjenje vlaka“ pomeni vsak primer, v katerem vsaj eno kolo vlaka zapusti tračnice;

1.~~7~~8 „nesreče na nivojskih prehodih“ pomenijo nesreče na nivojskih prehodih, v katere so vpleteni vsaj eno železniško vozilo in eno ali več vozil, ki prečkajo prehod, drugi uporabniki, ki prečkajo prehod, kot so pešci, ali drugi objekti, začasno navzoči na progi ali v njeni bližini, če jih je izgubilo vozilo/uporabnik, ki prečka prehod;

1.~~8~~9 „nesreče oseb, ~~ki jih povzročijo~~ ⌦ v katere so vpletena ⌫ tirna vozila med gibanjem~~,~~“ pomenijo nesreče ene ali več oseb, ki jih zadene železniško vozilo ali predmet, ki je na to vozilo pritrjen oziroma se je od tega vozila ločil. Vključene so osebe, ki padejo z železniških vozil, in osebe, ki med potovanjem v teh vozilih padejo ali jih zadenejo nepritrjeni predmeti;

1.~~9~~10 „požari v tirnih vozilih“ pomenijo požare in eksplozije v železniških vozilih (vključno z njihovim tovorom) med vožnjo od odhodne do namembne postaje, vključno z obdobjem mirovanja na odhodni postaji, namembni postaji ali vmesnih postajah ter med ranžiranjem;

1.~~10~~11 „druge vrste nesreč“ pomenijo vse nesreče, razen že navedenih (trčenj vlakov, iztirjenj vlakov, nesreč na nivojskih prehodih, nesreč oseb, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem, in požarov v tirnih vozilih);

1.~~11~~12 „potnik“ pomeni vsako osebo, razen članov vlakovnega osebja, ki potuje z železnico. V statističnih podatkih o nesrečah so vključeni potniki, ki se poskušajo vkrcati na vlak ali izkrcati z vlaka, medtem ko se giblje;

1.~~12~~13 „zaposleni (vključno z osebjem pogodbenikov ali samozaposlenimi pogodbeniki)“ pomeni~~jo~~ vsako osebo, katere zaposlitev je povezana z železnico in ki je na delovnem mestu ob nesreči. To vključuje osebje vlaka in osebe, ki upravljajo tirna vozila in infrastrukturne naprave;

1.~~13~~14 „~~uporabniki~~ ⌦ uporabnik ⌫ nivojske~~ih~~ga prehoda~~ov~~“ pomeni~~jo~~ ~~vse osebe~~ ⌦ vsako osebo ⌫ , ki uporablja~~jo~~ nivojski prehod za prečkanje železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš;

1.~~14~~15 „~~nepooblaščene osebe na zemljišču železnice~~ ⌦ oseba, ki se nepooblaščeno nahaja na zemljišču železnice ⌫“ pomeni~~jo~~ vsako osebo, ki se nahaja na zemljišču železnice, na katerem je taka navzočnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskega prehoda;

1.~~15~~16 „drugi (tretje osebe)“ pomenijo vse osebe, ki niso opredeljene kot „potniki“, „zaposleni, vključno z osebjem pogodbenikov“, „~~uporabniki~~ ⌦ uporabnik ⌫ nivojske~~ih~~ga prehoda~~ov~~“ ali „~~nepooblaščene osebe na zemljišču železnice~~ ⌦ osebe, ki se nepooblaščeno nahajajo na zemljišču železnice ⌫“;

1.~~16~~17 „smrti (smrtne žrtve)“ pomenijo vsako osebo, ki je zaradi nesreče umrla takoj ali v 30 dneh, razen samomorov;

1.~~17~~18 „~~poškodbe~~ ⌦ poškodovani ⌫ (hudo poškodovane oseb~~e~~)“ pomeni~~jo~~ vsako poškodovano osebo, ki je bila zaradi nesreče sprejeta v bolnišnico za več kot 24 ur, razen poskusov samomorov.

2. ***Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom***

2.1 „Nesreč~~e~~ pri prevozu nevarnega blaga“ pomeni~~jo~~ vsako nesrečo ali incident, o katerih je treba poročati v skladu z oddelkom~~razdelkom~~ 1.8.5 RID[1]/ADR;

2.2 „nevarno blago“ pomeni tiste snovi in izdelke, katerih prevoz je z RID prepovedan ali pa dovoljen le pod tam določenimi pogoji.

3. ***Kazalniki v zvezi s samomori***

3.1 „Samomor“ pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico smrt, kakor ga je evidentiral in razvrstil pristojni nacionalni organ.

4. ***Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč***

4.1 „Poškodovan~~i~~ tir~~i~~“ pomeni~~jo~~ vsak tir, ki se loči na dva ali več delov, ali vsak tir, od katerega se loči kos kovine, kar povzroči na vozni površini vrzel, ki je daljša od 50 mm in globlja od 10 mm;

4.2 „upognjen~~i~~ ⌦ in neuravnan ⌫ tir~~i~~“ pomeni~~jo~~ napak~~o~~e v zvezi z neprekinjenostjo in geometrijo tira, zaradi katere~~ih~~ je treba tir zapreti ali nemudoma zmanjšati dovoljeno hitrost, da bi ohranili varnost;

4.3 „napaka pri oddajanju signala“ pomeni vsako ⌦ tehnično ⌫ napako signalnega sistema (na infrastrukturi ali tirnih vozilih), ki ima za posledico manj omejevalne signalne informacije od zahtevanih;

4.4 „neupoštevanje signala pri nevarnosti“ pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorači zanj odobren premik.

---

[1] RID, Pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga, kakor je bil sprejet v skladu z Direktivo 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

Neodobren premik pomeni prekoračitev:

– ob progi stoječega barvnega svetlobnega signala ali semaforja, ki kaže nevarnost, ukaza za STOP, če ne deluje sistem avtomatske kontrole vlakov (ATCS) ali sistem ATP,

– konca z varnostjo povezanega odobrenega premika, določenega v sistemu ATCS ali ATP,

– točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih,

– tabel za zaustavitev (blažilci za zaustavitev niso vključeni) ali ročnih signalov.

Primeri, v katerih vozila brez priključenega vlečnega vozila ali vlaki brez strojevodje prevozijo signal nevarnosti, niso vključeni. Primeri, v katerih iz katerega koli razloga signal ne pokaže nevarnosti pravočasno, da bi voznik lahko vlak zaustavil pred signalom, niso vključeni.

Nacionalni varnostni organi lahko o teh štirih vrstah dogodkov poročajo ločeno, ⌦ morajo pa ⌫ poročatijo ~~pa~~ ~~o~~ vsaj o ~~enem~~ zbirnem kazalniku, ki vsebuje podatke o vseh štirih postavkah;

4.5 „zlomljeno~~a~~ ⌦ kolo ⌫ ~~kolesa in zlomljene osi~~“ pomenijo zlom, ki vpliva na bistvene dele kolesa ~~ali osi~~ in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje)~~;~~.

⌦ 4.6. „zlomljena os“ pomeni zlom, ki vpliva na bistvene dele osi in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje). ⌫

5. ***Skupne metodologije za izračun gospodarskega vpliva nesreč***

⇩ novo

Agencija metodologijo za izračun stroškov na enoto razvije na podlagi podatkov, zbranih pred datumom začetka veljavnosti te direktive.

🡻 2009/149/ES, čl. 1 in Priloga (prilagojeno)

~~5.1. Vrednost preprečevanja žrtve (VPŽ) vključuje:~~

~~1. vrednost varnosti same po sebi: vrednosti pripravljenosti plačati (PP) temeljijo na študijah navedenih preferenc, opravljenih v državah članicah, za katere se uporabljajo;~~

~~2. neposredni in posredni gospodarski stroški: vrednosti stroškov, ki so ocenjeni v državi članici in jih sestavljajo:~~

~~– stroški zdravljenja in rehabilitacije,~~

~~– sodni stroški, stroški policije, zasebnih preiskav trčenja in službe za ukrepanje ob nesrečah ter upravni stroški zavarovanja,~~

~~– izgube v proizvodnji: vrednost, ki jo za družbo pomenijo blago in storitve, ki bi jih oseba lahko proizvedla ali opravila, če nesreče ne bi bilo.~~

~~5.2. Skupna načela za oceno vrednosti varnosti same po sebi in neposredni/posredni gospodarski stroški:~~

~~pri vrednosti varnosti same po sebi presoja, ali so razpoložljive ocene primerne ali ne, temelji na upoštevanju naslednjega:~~

- ~~ocene se nanašajo na sistem vrednotenja zmanjševanja tveganja smrtnosti v prometnem sektorju in so skladne s pristopom PP v skladu z metodami navedenih preferenc,~~
- ~~uporabljeni vzorec anketiranih glede vrednot je reprezentativen za zadevno populacijo. Predvsem mora odražati starostno/dohodkovno porazdelitev skupaj z drugimi pomembnimi družbeno-gospodarskimi/demografskimi značilnostmi populacije,~~
- ~~metode poizvedovanja o vrednotah PP: anketa je oblikovana tako, da so vprašanja anketirancem jasna in so smiselna.~~

~~Neposredni in posredni gospodarski stroški se ocenijo na podlagi dejanskih stroškov, ki jih nosi družba.~~

~~5.3. ‚Stroški škode za okolje' pomenijo stroške, ki jih morajo, da bi na poškodovanem območju znova vzpostavili stanje, kot je bilo pred železniško nesrečo, poravnati prevozniki v železniškem prometu/upravljavci železniške infrastrukture, na podlagi njihovih izkušenj se ti stroški tudi ocenijo.~~

~~5.4. ‚Stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi' pomenijo stroške zagotovitve novih tirnih vozil ali infrastrukture z enakimi funkcionalnostmi in tehničnimi parametri, kot so jih imela tirna vozila ali infrastruktura, ki jih ni več mogoče popraviti, ter stroške vzpostavitve stanja, kot je bilo pred nesrečo, pri tirnih vozilih ali infrastrukturi, ki jih je mogoče popraviti. Oboje ocenijo prevozniki v železniškem prometu/upravljavci železniške infrastrukture na podlagi izkušenj. Vključeni so tudi stroški najema tirnih vozil zaradi nerazpoložljivosti lastnih poškodovanih vozil.~~

~~5.5. ‚Stroški zamud, ki so posledica nesreč' pomenijo denarno vrednost zamud, ki jih imajo uporabniki železniškega prevoza (potniki in stranke v tovornem prometu) zaradi nesreč, izračunani pa so po naslednjem modelu:~~

~~VT~~	~~=~~	~~denarna vrednost prihranjenega potovalnega časa~~ ~~Vrednost časa za potnike na vlaku (na uro)~~ ~~VT_p = [VT poslovnih potnikov] * [Povprečni odstotek poslovnih potnikov na leto] + [VT neposlovnih potnikov] * [Povprečni odstotek neposlovnih potnikov na leto]~~ ~~VT se meri v eurih na potnika na uro.~~ ~~Vrednost časa za tovorni vlak (na uro):~~ ~~VT_t = [VT tovornih vlakov] * [(tonski kilometer)/(vlakovni kilometer)]~~ ~~VT se meri v eurih na tono tovora na uro.~~ ~~Povprečno število ton blaga, prevoženega na vlak v enem letu = (tonski kilometer)/(vlakovni kilometer)~~
~~C_M~~	~~=~~	~~strošek 1 minute zamude vlaka~~ ~~*Potniški vlak*~~ ~~$C_{Mp} = K_t * (VT_p/60) * [(potniški kilometer)/(vlakovni kilometer)]$~~

		~~Povprečno število potnikov na vlak v enem letu = (potniški kilometer)/(vlakovni kilometer)~~ ~~*Tovorni vlak,*~~ ~~$C_{MP} = K_2 * (VT_L/60)$~~ ~~Faktorja K_1 in K_2 sta med vrednostjo časa in vrednostjo zamude, kakor sta bili ocenjeni v študiji navedenih preferenc, zaradi upoštevanja, da se čas, izgubljen zaradi zamud, dojema precej bolj negativno kot običajen potovalni čas.~~ ~~Stroški zamud nesreče = C_{MP} * (minute zamude potniških vlakov) + C_{MP} * (minute zamude tovornih vlakov)~~

~~*Področje uporabe modela*~~

~~Stroški zamude se izračunajo za vse nesreče, hude in tiste brez hujših posledic.~~

~~Zamude se izračunajo takole:~~

~~– dejanske zamude na železniških progah, na katerih so se zgodile nesreče,~~

~~– dejanske zamude, ali če to ni mogoče, ocenjene zamude na drugih prizadetih progah.~~

6. ***Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem***

6.1 „Avtomatska zaščita vlaka (ATP)“ pomeni sistem, ki uveljavlja spoštovanje signalov in omejitev hitrosti z nadzorom hitrosti, vključno z avtomatskim zaustavljanjem ob signalih;

6.2 „nivojski prehod“ pomeni vsako nivojsko križanje železnice in prehoda, ki ga priznava upravljavec ~~železniške~~ infrastrukture in je odprt za javne ali zasebne uporabnike. Prehodi med peroni na postajah so izključeni, prav tako tudi prehodi čez tire, ki so namenjeni izključno zaposlenim;

6.3 „prehod“ pomeni vsako javno ali zasebno cesto, ulico ali avtocesto, vključno s pešpotmi in kolesarskimi potmi, ali drugo pot, namenjeno prehodu ljudi, živali, vozil ali strojev;

6.4 „aktivni nivojski prehod“ pomeni nivojski prehod, na katerem so uporabniki, ki ga prečkajo, zavarovani ali opozorjeni pred prihajajočim vlakom s sprožitvijo naprav, kadar prečkanje prehoda za uporabnika ni varno.

– Zavarovanje z uporabo fizičnih naprav:
  – polovične ali polne pregrade,
  – zapornice.
– Opozorilo z uporabo fiksne opreme na nivojskih prehodih:
  – vidne naprave: luči,
  – zvočne naprave: zvonovi, rogovi, električne hupe itd.,
  – fizične naprave, npr. vibriranje zaradi cestnih izboklin.

Aktivni nivojski prehodi so razvrščeni takole:

1. „nivojski prehod z avtomatsko zaščito in/ali opozorilom na strani uporabnika~~, ki ga prečka~~“ pomeni nivojski prehod, kjer zaščito in/ali opozorilo ~~pri prečkanju~~ sproži prihajajoči vlak ⌦ ali kjer je prisotna sinhronizirana zaščita na strani proge ⌫.

   Ti nivojski prehodi so razvrščeni takole:

(i) avtomatsko opozorilo na strani uporabnika;

(ii) avtomatska zaščita na strani uporabnika;

(iii) avtomatska zaščita in opozorilo na strani uporabnika;

(iv) avtomatska zaščita in opozorilo na strani uporabnika ter zaščita na strani proge.

„⌦ Sinhronizirana ⌫ z~~Z~~aščita na strani proge“ pomeni signal ali drug sistem zaščite vlaka, ki vlaku omogoča nadaljevanje poti le, če je nivojski prehod zaščiten na strani uporabnika in je vpad onemogočen; zadnje z nadzorom in/ali odkrivanjem ovir.

2. „Nivojski prehod z ročno zaščito in/ali opozorilom na strani uporabnika~~, ki prečka prehod~~“ pomeni nivojski prehod, na katerem ~~se~~ zaščito~~a~~ in/ali opozorilo ročno sproži~~ta~~ ~~ročno~~ ⌦ zaposleni pri železnici ⌫ in na katerem ni sinhroniziran~~ega~~ ⌦ zaščite na strani proge ⌫ ~~železniškega signala, ki vlaku kaže, da je nadaljevanje vožnje mogoče le, če sta sprožena zaščita in/ali opozorilo nivojskega prehoda~~.

Ti nivojski prehodi so razvrščeni takole:

(v) ročno opozorilo na strani uporabnika;

(vi) ročna zaščita na strani uporabnika;

(vii) ročna zaščita in opozorilo na strani uporabnika.

6.5 „Pasivni nivojski prehod“ pomeni nivojski prehod brez kakršne koli oblike sistema opozarjanja in/ali zaščite, ki bi se sprožil, ko prečkanje tega prehoda za uporabnika ni varno.

7. ***Kazalniki v zvezi z upravljanjem varnosti***

7.1 „Revizija“ pomeni sistematičen, neodvisen in dokumentiran postopek za pridobivanje revizijskih dokazov in njihovo objektivno presojo, da bi ugotovili, v kakšnem obsegu so izpolnjena revizijska merila.

8. ***Opredelitev merilnih enot***

8.1 „Vlakovni kilometer“ pomeni mersko enoto, ki predstavlja vožnjo vlaka na razdalji en kilometer. Razdalja, ki se uporablja, je dejanska razdalja opravljene vožnje, če je na voljo, sicer ~~se uporablja~~ ⌦ je treba uporabiti ⌫ standardno~~a~~ razdaljo~~a~~ omrežja med odhodnim in namembnim krajem. ~~Upošteva se~~ ⌦ Upoštevati je treba ⌫ samo razdaljo~~a~~ na nacionalnem ozemlju države poročevalke;

8.2 „potniški kilometer“ pomeni mersko enoto, ki predstavlja prevoz enega potnika v železniškem prometu na razdalji en kilometer. ~~Upošteva se~~ ⌦ Upoštevati je treba ⌫ samo razdaljo~~a~~ na nacionalnem ozemlju države poročevalke;

8.3 „progovni kilometer“ pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah, katerega področje uporabe je opredeljeno v členu 2. Pri večtirnih železniških progah se šteje samo razdalja med odhodnim in namembnim krajem;

8.4 „tirni kilometer“ pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah, katerega področje uporabe je opredeljeno v členu 2. Šteje se vsak tir večtirne železniške proge.

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~PRILOGA II~~

~~URADNO OBVEŠČANJE O NACIONALNIH VARNOSTNIH PREDPISIH~~

~~Nacionalna varnostna pravila, o katerih je treba obvestiti Komisijo v skladu s postopkom iz člena 8, vključujejo:~~

~~1. predpise v zvezi z obstoječimi nacionalnimi varnostnimi cilji in varnostnimi metodami;~~

~~2. predpise v zvezi z zahtevami za sisteme varnega upravljanja in varnostno spričevalo prevoznikov v železniškem prometu;~~

↓ 2008/110/ES, čl. 1.13

↓ Popravek, UL L 220, 21.6.2004, str. 16

~~4. skupne operativne predpise železniškega omrežja, ki še niso zajeta v TSI, vključno s pravili v zvezi s sistemom signalizacije in vodenja prometa;~~

~~5. predpise v zvezi z zahtevami za dodatne notranje operativne predpise (predpise družbe), ki jih morajo upoštevati upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu;~~

~~6. predpise v zvezi z zahtevami za osebje, ki izvaja kritične varnostne naloge, vključno z merili izbire, zdravstvenimi sposobnostmi in poklicnim usposabljanjem ter podeljevanjem spričeval, če še niso zajeti v TSI;~~

~~7. predpise v zvezi s preiskavo nesreč in incidentov.~~

PRILOGA III

SISTEMI VARNEGA UPRAVLJANJA

1. ZAHTEVE ZA SISTEM VARNEGA UPRAVLJANJA

Vsi pomembni deli sistema varnega upravljanja se morajo dokumentirati in zlasti mora biti opisana porazdelitev odgovornosti v organizaciji upravljavca železniške infrastrukture ali prevoznika v železniškem prometu. Prikaže, kako uprava zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni predstavniki na vseh ravneh ter kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja.

2. BISTVENI ELEMENTI SISTEMA VARNEGA UPRAVLJANJA

Bistveni elementi sistema varnega upravljanja so:

(a) varnostna politika, ki jo je odobril izvršilni direktor organizacije in jo sporočil osebju;

(b) kakovostni in količinski cilji organizacije v zvezi z ohranjanjem in povečevanjem varnosti ter načrti in postopki za doseganje teh ciljev;

(c) postopki za izpolnjevanje obstoječih, novih in spremenjenih tehničnih in operativnih standardov ali drugih predpisanih pogojev iz

– TSI

ali

– nacionalnih varnostnih predpisov iz člena 8 in Priloge II

ali

– drugih zadevnih predpisov

ali

– odločb organa

ter postopki za zagotovitev skladnosti s standardi in drugimi predpisanimi pogoji;

(d) postopki in metode za oceno tveganja in izvedbo ukrepov za nadzor nad tveganjem, kadarkoli sprememba obratovalnih pogojev ali novi material predstavljata novo tveganje za infrastrukturo ali obratovanje;

(e) zagotovitev programov za usposabljanje osebja in sistemov ohranjanja usposobljenosti osebja ter opravljanja nalog skladno s tem;

(f) načrti za zagotovitev zadostnega pretoka informacij v organizaciji in, kadar je to primerno, med organizacijami, ki opravljajo dejavnosti na isti infrastrukturi;

(g) postopki in oblike v zvezi s tem, kako je treba dokumentirati varnostne informacije, ter določitev postopka za nadzor konfiguracije ključnih varnostnih informacij;

(h) postopki za zagotovitev, da se nesreče, incidenti, skorajšnje nesreče in drugi nevarni dogodki prijavijo, preiščejo in analizirajo ter da se sprejmejo potrebni preventivni ukrepi;

(i) priprava načrtov za ukrepanje in pripravljenost ter informiranje v nujnih primerih, ki jih potrdijo ustrezni organi oblasti;

(j) določbe o periodičnih notranjih revizijah sistema varnega upravljanja.

PRILOGA IV

POJASNILA V ZVEZI Z DELOM VARNOSTNEGA SPRIČEVALA, KI ZADEVA OMREŽJE

Da bi lahko varnostni organ izdal del varnostnega spričevala, ki zadeva omrežje, je treba predložiti naslednje dokumente:

- dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu v zvezi s TSI ali deli TSI in, kadar je to potrebno, z nacionalnimi varnostnimi prepisi in drugimi predpisi, ki veljajo za njegove dejavnosti, njegovim osebjem in voznimi sredstvi ter s tem, kako sistem varnega upravljanja zagotavlja skladnost,

- dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu v zvezi s kategorijami osebja, ki je zaposleno ali s katerim je sklenjena delovna pogodba, vključno z dokazilom, da v celoti izpolnjujejo zahteve iz TSI ali nacionalnih predpisov ter da so pravilno potrjeni,

- dokumentacijo prevoznika v železniškem prometu v zvezi s tipi voznih sredstev, ki obratujejo, vključno z dokazilom, da v celoti izpolnjujejo zahteve iz TSI ali nacionalnih predpisov in da so pravilno potrjeni.

Da bi se preprečilo podvajanje dela in zmanjšalo število informacij, se predloži samo dokumentacija v zvezi z elementi, ki so v skladu s TSI in drugimi zahtevami iz direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES.

PRILOGA V

BISTVENA VSEBINA POROČILA O PREISKAVI NESREČ IN INCIDENTOV

1. POVZETEK

Povzetek vsebuje krajši opis dogodka, kdaj in kje se je zgodil, ter njegovih posledic. Navaja neposredne vzroke in dejavnike, ki so prispevali k dogodku, ter osnovne vzroke, ki jih je razkrila preiskava. Navedejo se najpomembnejša priporočila in podatki o naslovnikih.

2. NEPOSREDNA DEJSTVA V ZVEZI Z DOGODKOM

1. Dogodek:

– datum, točen čas in kraj dogodka,

– opis dogodkov in kraja nesreče, vključno z aktivnostmi reševalnih služb in služb za nujne primere,

– odločitev o uvedbi preiskave, sestavi skupine preiskovalcev in vodenju preiskave.

2. Ozadje dogodka:

– vpleteno osebje in pogodbeniki ter druge strani in priče,

– vlaki in njihova sestava, vključno z registrskimi številkami posameznih enot vpletenih voznih sredstev,

– opis infrastrukture in sistema signalizacije (vrsta tirov, kretnice, zapornice, signali, zaščita vlaka),

– komunikacijska sredstva,

– gradbena dela na kraju nesreče ali njegovi bližini,

– sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče in v njem predvidenih dogodkov,

– sprožitev načrta ukrepov za primer nesreče javnih reševalnih služb, policije in zdravstvenih storitev ter v načrtu predvidenih dogodkov.

3. Smrtne žrtve, poškodbe in materialna škoda:

– potniki in tretje strani, osebje, vključno s pogodbeniki,

– tovor, prtljaga in drugo premoženje,

– vozna sredstva, infrastruktura in okolje.

4. Zunanje okoliščine:

– vremenske razmere in geografske danosti.

3. EVIDENCA O PREISKAVAH IN POIZVEDOVANJIH

1. Povzetek pričevanj (ob upoštevanju varovanja identitete oseb):

– vlakovno osebje, vključno s pogodbeniki,

– druge priče.

2. Sistem varnega upravljanja:

– okvirna organizacija in kako se izdajajo in izvajajo odredbe,

– zahteve za osebje in kako se uveljavljajo,

– redni postopek za notranje kontrole in revizije ter njihovi rezultati,

– vmesnik med različnimi aktivnimi udeleženci, povezanimi z infrastrukturo.

3. Predpisi in določila:

– zadevni predpisi in določila Skupnosti ter nacionalni predpisi in določila,

– drugi predpisi in določila, lokalna navodila, zahteve za osebje, predpisi o vzdrževanju in veljavni standardi.

4. Delovanje voznih sredstev ter tehničnih objektov in naprav:

– signalizacija in nadzorno vodenje, vključno z evidentiranjem podatkov iz avtomatskih zapisovalnikov,

– infrastruktura,

– komunikacijska oprema,

– vozna sredstva, vključno z evidenco podatkov iz avtomatskih zapisovalnikov.

5. Dokumentacija o operacijskem sistemu:

– ukrepi, ki jih je sprejelo osebje za upravljanje prometa in signalizacijo,

– izmenjava ustnih sporočil v zvezi z dogodkom, vključno z dokumentacijo na podlagi posnetkov,

– ukrepi, ki so sprejeti zaradi zaščite in varovanja kraja dogodka.

6. Vmesnik med človekom, strojem in organizacijo:

– delovni čas vpletenega osebja,

– zdravstvene in osebne okoliščine, ki so vplivale na dogodek, vključno z morebitnim fizičnim ali psihološkim stresom,

– zasnova opreme, ki je vplivala na vmesnik med človekom in strojem.

7. Prejšnji dogodki podobne vrste.

4. ANALIZA IN UGOTOVITVE

1. Končna presoja o nizu dogodkov:

– predstavitev presoj o dogodku na podlagi dejstev iz razdelka 3.

2. Razprava:

– analiza dejstev iz razdelka 3 zaradi presoj v zvezi z vzroki dogodka in delovanjem reševalnih služb.

3. Presoje:

– neposredni in primarni vzroki dogodka, vključno z dejavniki, ki so k njemu prispevali in so povezani z dejavnostmi vpletenega osebja ali stanjem voznega sredstva ali tehničnimi objekti in napravami,

– osnovni vzroki, ki so povezan z veščinami, postopki in vzdrževanjem,

– temeljni vzroki, ki so povezani s pogoji iz regulativnega okvira in uporabo sistema varnega upravljanja.

~~4. Dodatne ugotovitve:~~

~~– pomanjkljivosti in hibe, ugotovljene med preiskavo, ki pa so vendar brez pomena za presojo o vzrokih.~~

~~**5. SPREJETI UKREPI**~~

~~– Evidenca o že prej sprejetih ukrepih ali sprejetih zaradi dogodka.~~

~~**6. PRIPOROČILA**~~

↑

PRILOGA II

DEL A

Razveljavljena direktiva s seznamom njenih zaporednih sprememb

(iz člena 32)

Direktiva 2004/49/ES	(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)
Direktiva 2008/57/ES	(UL L 191, 18.7.2008, str. 1)
Direktiva 2008/110/ES	(UL L 345, 23.12.2008, str. 62)
Direktiva Komisije 2009/149/ES	(UL L 313, 28.11.2009, str. 65)
Popravek, 2004/49/ES	(UL L 220, 21.6.2004, str. 16)

DEL B

Roki za prenos v nacionalno pravo

(iz člena 32)

Direktiva	Rok za prenos
2004/49/ES	30. april 2006
2008/57/ES	19. julij 2010
2008/110/ES	24. december 2010
2009/149/ES	18. junij 2010

PRILOGA III

PRIMERJALNA TABELA

Direktiva 2004/49/ES	Ta direktiva
Člen 1	Člen 1
Člen 2	Člen 2
Člen 3	Člen 3
Člen 4	Člen 4
Člen 5	Člen 5
Člen 6	Člen 6
Člen 7	Člen 7
Člen 8	Člen 8
Člen 9	Člen 9
Člen 10	Člen 10
Člen 11	Člen 12
Člen 12	Člen 11
Člen 13	Člen 13
Člen 14a(1) do (7)	Člen 14
Člen 14a(8)	Člen 15
Člen 15	--
Člen 16	Člen 16
Člen 17	Člen 17
Člen 18	Člen 18
Člen 19	Člen 19
Člen 20	Člen 20
Člen 21	Člen 21
Člen 22	Člen 22
Člen 23	Člen 23

Člen 24	Člen 24
Člen 25	Člen 25
Člen 26	--
--	Člen 26
Člen 27	Člen 27
Člen 28	--
Člen 29	--
Člen 30	--
Člen 31	Člen 28
Člen 32	Člen 29
--	Člen 30
--	Člen 31
Člen 33	Člen 32
--	Člen 33
Člen 34	Člen 34
Člen 35	Člen 35
Priloga I	Priloga I
Priloga II	--
Priloga III	--
Priloga IV	--
Priloga V	--
--	Priloga II